PUISSANCE DU CANADA

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

CHAMBRE DES COMMUNES

QUATRIÈME SESSION—QUATORZIÈME LÉGISLATURE

15-16 GEORGE V, 1925

EN CINQ VOLUMES

Volume I: Pages 1-1010 **Volume II: Pages 1011-2043**
Volume III: Pages 2045-3071 **Volume IV: Pages 3073-4108**
Volume V: Pages 4109-5052

VOL. CLXVI

EMBRASSANT L'INTERVALLE DU 11 MARS 1925 AU 14 AVRIL DE LA MÊME ANNÉE

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1925

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Mercredi, 11 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

Par l'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat): Copie du rapport, pour l'année 1924, des emplois soustraits, en vertu de l'article 38B (2), à l'application de la loi de 1918 sur le Service civil, telle qu'elle est modifiée par le chapitre 22, 11-12, George V.

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 24), déposé par M. Church, modifiant la loi de 1911 concernant les Commissaires du port de Toronto.

PRESENTATION DE PETITIONS

M. JACOBS: Monsieur l'Orateur, je désire déposer sur le bureau de la Chambre deux pétitions relativement au bill par lequel on accorderait une subvention aux navires de Petersen; l'une du Board of Trade de Montréal, et l'autre de la Bourse des Grains de Montréal.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles on a répondu oralement sont indiquées par un astérisque.)

NOMINATIONS DANS LE SERVICE CIVIL, 1924

M. HOCKEN demande:

Combien de nominations dans le service civil du Canada la Commission du service civil a-t-elle faites dans le cours de l'année civile 1924?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Durant l'année civile de 1924, la commission du service civil a fait 1,571 nominations, pour remplir des vacances dues à des décès, à des démissions ou à d'autres causes, et 250 nominations supplémentaires. Sur le total des nominations, il y a eu 299 nominations de directeurs de la poste et 177 nominations temporaires rendues nécessaires à cause du grand nombre d'emplois abolis au cours de la réorganisation.

ENTREPOT FRIGORIFIQUE DE MONTREAL

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Qui a préparé les plans relatifs à l'entrepôt frigorifique de la commission du port de Montréal, et quelle est l'estimation des frais que l'ingénieur a faite?
2. A-t-on demandé des soumissions pour les travaux de construction, et dans l'affirmative, de quelle manière?
3. Combien de compagnies ont soumissionné, et quels sont les noms des particuliers ou compagnies soumissionnaires?
4. Quelle était la somme de la soumission la plus basse?
5. A quel chiffre a-t-on accordé l'entreprise, et à qui?
6. Quel est le coût total actuel, basé sur les certificats approuvés de l'ingénieur?
7. Combien a-t-on payé jusqu'ici audit entrepreneur?
8. L'entreprise a-t-elle été achevée, sinon, que reste-t-il à finir?

L'hon. J. P. A. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. M. F. W. Cowie, ingénieur en chef de la commission du port de Montréal, et Harold Rolph, représentant la compagnie John S. Metcalf, de Montréal. Un premier devis estimatif en gros, a été approuvé par le Conseil privé le 30 janvier 1919. au chiffre de $900,000. Un nouveau devis détaillé a été approuvé par le Conseil privé le 7 mai suivant au montant de $1,400,000, ainsi réparti:

Refrigérant et matériel..	$485,620
Excavation et pilotis..	100,000
Corps de bâtisse..	736,411
Usine génératrice, deux tiers du coût.	77,969

2. Le 22 mars 1920, des avis d'adjudication furent publiés dans les journaux français et anglais.

3. Cinq, comme il suit:
   1. E. G. M. Cape & Co., Ltd., Montréal.
   2. G. D. Loomis & Sons, Montréal.
   3. The Atlas Construction Co., Montréal.
   4. Geo. A. Fuller Co. Ltd., Cleveland (Ohio).
   5. P. Lyall & Sons Construction Co., Montréal.

L'ingénieur en chef de la commission du port, M. Cowie, a proposé de faire construire le corps de l'entrepôt, mis en adjudication publique, par la commission elle-même avec l'aide de la société John S. Metcalf Ltd., de Montréal, constructeur, au prix estimatif de $957,174, y compris la rémunération due au constructeur.

4. Pour le corps de l'entrepôt, $1,357,000, la soumission de John S. Metcalf, non compris l'honoraire calculé au taux de 5 p. 100 pour la confection des plans et devis.

5. Aucune adjudication n'a été faite. Les commissaires ont décidé de faire exécuter tous les travaux en régie sous la direction de M. Cowie, leur ingénieur en chef. L'exécution du corps de bâtisse se fera sous la surveillance de la compagnie John S. Metcalf.

6. Le coût des travaux à ce jour est de $2,930,723.38 ainsi réparti:

Installation frigorifique et matériel	$1,290,494.62
Excavation et pilotis	125,526.73
Corps de l'entrepôt	1,350,308.42
Usine génératrice, deux tiers du coût	164,393.61

7. Pour les plans et devis, la surveillance des travaux et son concours on a versé à la compagnie Metcalf la somme de $60,705.42.

8. La bâtisse a été achevée par le personnel de la commission du port et l'entrepôt a été mis en marche au mois de mai 1922.

L'ELEVATEUR N° 3, DE MONTREAL

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Qui a préparé les plans de l'élévateur n° 3 de Montréal, et quelle était l'estimation de l'ingénieur quant aux frais?

2. A-t-on demandé des soumissions pour les travaux, et dans l'affirmative, de quelle manière?

3. Combien de compagnies ont soumissionné et quels sont les noms des soumissionnaires?

4. Quelle é ait la somme de la soumission la plus basse?

5. La soumission inférieure ou l'une quelconque des soumissions a-t-elle été acceptée? Sinon, pourquoi?

6. L'entreprise a-t-elle été plus tard donnée à la maison Metcalfe & Company?

7. Que comprenait l'entreprise?

8. A-t-on demandé des soumissions pour l'entreprise modifiée ou changée?

9. Quels étaient les conditions et le prix à l'entreprise?

10. Quelle était l'estimation de l'ingénieur quant au plan modifié, et qui avait préparé les plans?

11. Combien a-t-on payé à Metcalfe & Company: (a) pour préparer les premiers plans; (b) pour préparer les plans modifiés; (c) pour commission de surveillance?

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

1. Les premiers plans ont été faits par la compagnie John S. Matcalf Ltd, ingénieurs-constructeurs, d'élévateurs, de Montréal, et comportaient une dépense de $2,347,000, à part les honoraires d'architecte pour la préparation des plans et devis, le service d'ingénieur, la direction des travaux, etc.

2. Par annonce dans les journaux français et anglais le 10 mars 1923.

3. Sept maisons:

(1) E. G. M. Cape & Co., Montréal.
(2) Atlas Construction Co., Ltd., Montréal.
(3) John Quinlan & Co., Ltd., Montréal.
(4) Downing, Cook & Co., Montréal.
(5) Quinlan, Robertson & Janin, Ltd., Montréal.
(6) Barnett, McQueen Co., Ltd., Fort-William.
(7) Fegles Construction Co., Ltd., Fort-William.

4. $3,217,500, non compris les honoraires de la maison John S. Metcalf calculés au taux de 5 p. 100 pour les plans et devis.

5. Aucune soumission n'a été acceptée, les offres étant toutes trop hautes.

6. Oui, le 17 avril 1923.

7. Plans et devis; surveillance des travaux; préparation des soumissions pour les matériaux; mise en tableaux et rapports sur les dites soumissions; la fourniture à ses propres frais de toutes les plus grosses pièces du matériel et la pleine et entière responsabilité de l'exécution satisfaisante des travaux.

8. Des soumissions furent demandées mais uniquement sur les plans modifiés.

9. Plans et devis, 2½ p. 100; surveillance des travaux 7½ p. 100 ou 10 p. 100 en tout sur un montant n'excédant pas $3,000,000.

10. $3,194,500, y compris la commission de 10 p. 100 pour les plans, la surveillence et le reste, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus dans la neuvième question.

11. (a) et (b) Plans modifiés et plans primitifs inclus dans le contrat original (2½ p. 100):

Montant payé au 31 janvier 1925	$ 72,888.30
(c) Montant payé au 31 janvier 1925	160,617.49
(5½ p. 100), soit un total de	$233,505.79

On a retenu 2 p. 100 jusqu'à ce que les travaux soient définitivement acceptés.

L'EMBARGO SUR LES POMMES DE TERRE

M. HANSON demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'un écho de presse publié les 7 et 21 courant annonce que le gouvernement britannique a imposé un embargo sur les pommes de terre du Canada?

2. Dans l'affirmative, qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire pour obtenir la disparition de cet embargo?

3. Qu'a fait le Gouvernement pour empêcher la mise en vigueur de l'embargo?

4. L'embargo s'applique-t-il aux pommes de terre cultivées aux Etats-Unis?

5. Sinon quelle est l'attitude du gouvernement britannique sur l'importation des pommes de terre venant des Etats-Unis?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. Oui; la nouvelle est exacte.

2 et 3. Dès que le Gouvernement eut vent qu'un embargo serait peut-être placé sur nos pommes de terre, il adressa le câblogramme suivant au haut commissaire canadien, à Londres: "Nouvelle officieuse circule ici que le ministère anglais a l'intention de mettre l'em-

bargo sur les pommes de terre du Canada étant donné la présence du doryphore de la pomme de terre au pays. Cet insecte exerce ses ravages au Canada depuis un demi-siècle. Il serait très malheureux et intempestif de soulever pareille objection vu la campagne que l'Angleterre a commencée dernièrement pour encourager le commerce entre les diverses parties de l'empire et créer des comités pour la mise des produits sur les marchés dans lesquels les dominions ont été invités à se faire représenter. Insistez pour faire retarder la mise en vigueur d'un pareil programme tant que la situation n'aura pas été étudiée sous ses divers aspects; de fait ce serait un malheur de faire naître d'une façon intempestive un autre incident semblable à l'embargo dont fut frappé le bétail canadien pendant des années."

Voici un passage d'une lettre que le haut commissaire du Canada a adressée au très honorable lord Bledisloe, ministre de l'Agriculture et des Pêcheries: "Vous trouverez ci-inclus un petit article qui a paru hier dans les colonnes du *Daily Mail,* édition de Manchester, et qui est intitulé: "Le bacon des Etats-Unis".

Vous remarquerez dans le dernier paragraphe une allusion aux pommes de terre, dans le cas où celles des Etats-Unis seraient exportées en Angleterre en passant par le Canada. En réalité, ce serait impossible à un point de vue commercial, parce que le droit sur les pommes de terre exportées des Etats-Unis au Canada est de 35c. les 100 livres et que le prix des Etats-Unis est toujours plus haut que celui du Canada même dans des temps d'abondance comme cette année. Si les pommes de terre passaient par le Canada en transit elles seraient nécessairement marquées comme venant de la république américaine.

Vous connaissez probablement tout le soin que l'on donne au classement et au marquage des pommes de terres canadiennes. Après qu'on les a passées dans des trieuses pour la grosseur, elles sont mises en sacs qui tous portent une étiquette attachés par un inspecteur de l'Etat et portant les désignations suivantes: "Canadiennes A", "Canadiennes B" et "Canadiennes C". J'ajouterai que les pommes de terre sont examinées par deux inspecteurs du Gouvernement—par celui qui fait d'abord le classement et par l'inspecteur sanitaire des pommes de terre au point d'expédition. On m'a appris qu'il est à peu près impossible que le doryphore apparaisse sur aucun tubercule canadien parce que, vous ne l'ignorez pas, cet insecte se nourrit de la feuille et puis se cache dans le sol, non pas dans le tubercule, et la pomme de terre étant passée dans la trieuse, et de nouveau dans un treillis portatif au point d'expédition, il n'est pas possible que le doryphore puisse s'y trouver.

Ces observations, cependant, furent inutiles, et les pommes de terre canadiennes furent frappées d'interdiction. Toutefois, le Gouvernement réussit à obtenir du gouvernement britannique de faire exception pour toutes les pommes de terre du Canada qui étaient sur le marché au moment de la mise en vigueur de l'embargo.

On a tenté de nouveau de faire enlever les restrictions, le câblogramme suivant ayant été envoyé au ministère anglais: "La division entomologique du département de l'Agriculture vient de compléter une étude biologique minutieuse du doryphore et ce qu'elle a appris des habitudes de cet insecte lui font croire qu'il n'y a aucun danger qu'il soit transporté à l'étranger avec des expéditions des pommes de terre."

Le doryphore dans l'est du Canada disparaît des plantes vers la fin de septembre et pénètre dans la terre pour l'hibernation. En réalité, la plus grande partie des insectes sont dans le sol un mois plus tôt.

Les pommes de terre exportées du Canada en Angleterre sont récoltées au mois d'octobre, temps où, comme nous l'avons dit, les doryphores sont inactifs vu que c'est la période de leur hibernation. Après leur récolte, les pommes de terre sont classées à la machine avant leur exportation et le danger qu'elles contiennent des doryphores est presque nul.

Nos fonctionnaires qui ont étudié spécialement cet insecte ne l'ont jamais trouvé dans des sacs, des barils ou autres réceptacles dans lesquels les pommes de terre sont expédiées.

Durant les mois d'été, lorsque les doryphores sont actifs, il est possible de les trouver dans quelque cargaison, mais il n'est guère concevable que ces insectes se trouvent dans des exportations de pommes de terre qui sont invariablement récoltées après que les doryphores sont entrés dans le sol pour leur période d'hibernation.

Nous ne savons pas qu'aucun autre pays se soit plaint d'avoir découvert des doryphores dans leurs importations de pommes de terre.

Comme le département a un service d'inspection des pommes de terre, le Canada suggérerait au gouvernement impérial d'accepter les exportations des pommes de terre de ce pays, à condition qu'il fournisse des certificats prouvant qu'elles ne contiennent aucun doryphore, le classement et l'inspection de ce tubercule permettant de donner cette garantie.

Nous n'avons pas encore reçu aucune réponse à ce câblogramme.

4. Une semblable interdiction, et pour des raisons analogues, a été imposée contre l'importation en Angleterre des pommes de terre des Etats-Unis.

5. Répondu sous le n° 4.

FONCTIONNAIRES DU MINISTERE DE L'AGRICULTURE

M. LUCAS demande:

1. Combien de vétérinaires furent employés au Canada par la division de la santé des animaux en 1923?
2. Combien furent employés en 1924?
3. Combien de vétérinaires furent employés par la division de la santé des animaux dans chaque province en 1923?
4. Combien furent employés dans chaque province du Canada en 1924?
5. Quel fut le montant total des appointements payés à des vétérinaires à l'emploi de la division de la santé des animaux, au Canada en 1924?
6. Quel fut le montant total des dépenses de voyage de tous les employés de la division de la santé des animaux pour 1924?
7. Quels furent les frais de parcours payés pour les automobiles pour chaque vétérinaire à l'emploi de la division de la santé des animaux dans la province de l'Alberta, et quel était le nom de l'employé et la localité de son emploi?
8. Quel est le nombre des fonctionnaires permanents des divers services du département fédéral de l'Agriculture dans la province de l'Alberta, et quels sont les noms et localités de chacun?
9. Quelle est la description du travail que ces fonctionnaires sont requis d'exécuter?
10. Quels sont les noms et localités des fonctionnaires permanents du ministère fédéral de l'Agriculture située en dehors de la province de l'Alberta qui occupèrent un emploi temporaire dans cette province en 1923 et 1924?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. 305.

2. 299.

3. Ile du Prince-Edouard, 5; Nouvelle-Ecosse, 5; Nouveau-Brunswick, 4; Québec, 56; Ontario, 105; Manitoba, 50; Saskatchewan, 21; Alberta, 41; Colombie-Anglaise, 18.

4. Ile du Prince-Edouard, 5; Nouvelle-Ecosse, 4; Nouveau-Brunswick, 4; Québec, 57; Ontario, 104; Manitoba, 49; Saskatchewan, 21; Alberta, 36; Colombie-Anglaise, 19.

5. $653,515.01.

6. $258,087.89.

7.

Blackwood, A. C., Calgary	$1,132 81
Buie, J., Edmonton	776 42
Caldwell, J. H., Calgary	1,308 00
Cameron, A. E., Lethbridge	229 04
Christie, N. D., Calgary	716 65
Christie, V. V., Twin-Lakes	862 30
Duthie, R. C., Edmonton	1,087 89
Elliott, H. J., Aden	150 63
George, H. H. S., Edmonton	987 16
Guertin, J. O., Coutts	18 60
Hargrave, J. C., Medicine-Hat	88 27
McCaskill, A. E., Calgary	1,233 57
McDougall, W. F., Calgary	2,828 20
MacMillan, D., High-River	1,067 61
Monroe, A. R., Calgary	1,119 55
Nichol, G. A., Edmonton	367 35
Olsen, N. P., Edmonton	447 04
Phillips, J. C., Edmonton	1,237 86
Pinhorn, G. C., Medicine-Hat	720 26
Storey, H. C., Calgary	881 85
Way, A. J., Edmonton	92 40
Total	$17,353 46

8 et 9. Nombre des fonctionnaires permanents du ministère de l'Agriculture, dans la province de l'Alberta en 1924: 116. Noms, localités et fonctions: Service de la santé des animaux, Dr J. C. Hargrave, Medicine-Hat; inspecteur des vétérinaires du district, chargé de l'application des règlements sous le régime de la loi relative aux maladies contagieuses des animaux, etc., Mlle J. C. Porter, Medicine-Hat, commis senior; Mlle M. Sinclair, Medicine-Hat, commis sténographe.

Dr A. E. Cameron, Lethbridge, pathologiste, au sujet des travaux de recherches et de la diagnose des maladies contagieuses des animaux.

W. E. Lewis, Lethbridge, et Jack Wai, Lethbridge, gardiens d'animaux et aides au laboratoire.

Médecins vétérinaires itinérants.—Epreuve du bétail, régime des troupeaux certifiés et ordonnances municipales concernant la tuberculose; direction du service de la suppression des maladies contagieuses des animaux dans les districts respectifs; inspection du bétail dans les parcs à bestiaux, etc.: Blackwood, A. C., Calgary; Caldwell, J. H., Calgary; McCaskill, A. W., Calgary; McDougall, W. F., Calgary; Monroe, A. R., Calgary; Storey, H. C., Calgary; Whyte, J. D., Calgary; Buie, John, Edmonton; Duthie, R. C., Edmonton; George, H. H. S., Edmonton; Nichol, G. A., Edmonton; Olson, N. P., Edmonton; Philips, J. C., Edmonton; McMillan, D., High-River.

Busselle, A. W., Calgary, parc à bestiaux, mis à la retraite le 31 octobre 1924; Christie, N. D., Calgary, déplacé à Winnipeg, le 31 octobre 1924; Pinhorn, G. C., Medicine-Hat, mis à la retraite le 31 octobre 1924.

Médecins vétérinaires à la frontière.—Stationnés aux postes de quarantaine pour l'inspection des animaux importés; suppression des maladies contagieuses chez les animaux du district; épreuve du bétail contre la tuberculose: Christie, V. V., Twin-Lakes; Elliott, H. J., Aden; Guertin, J. O., Coutts.

Inspecteur de wagons.—Inspection et direction du service de désinfection des wagons à bestiaux; au besoin, inspection des déchets alimentaires servis aux animaux: Marshall, J. J. (père) Calgary; Allen, W. P., Calgary; Bossard, P. S., Calgary; Fountain, W. H., Calgary; Lewis, F., Calgary; Smith, C. E., Calgary; Carroll, W. J., Edmonton; Johnston, W. N., Strathcona.

Harris, G. M., Lethbridge, mis à la retraite le 31 octobre 1924.

Fonctionnaires permanents de service dans les fabriques de salaisons et les conserveries de l'Alberta.—Chargés de l'inspection des viandes fraîches et des viandes préparées, régime de la loi des viandes et conserves alimentaires:

Swift Canadian Co., Ltd., Edmonton, (Alta): W. B. R. Knowles, M. V.; J. H. Burnett, M. V.; A. J. Way, M. V.; A. Desrosiers, M. V.; J. W. Nagle, M. V.; H. Christman; F. E. Moore; S. C. Cotterell; F. A. Cox.

P. Burns & Co. Ltd., Edmonton, (Alta): J. Christian, M. V.; R. B. Dellert, M. V.; S. R. Walkinshaw, H. W. Cox.

Gainers Limited, South Edmonton, (Alta): A. R. Walsh, M. V..; H. W. Cowan, M. V.

P. Burns & Co. Ltd, Calgary, (Alta): L. Senécal, M. V.; A. A. Lockart, M. V.; F. F. Saint, M. V.; A. W. Hopkins, M. V.; R. H. Cook, M. V.; J. Macdonald; S. E. Curtis; J. E. Wilson; A. R. MacGregor.

Union Packing Co. Ltd., Calgary, (Alta): G. G. Pook, M. V.

Divisions des stations agronomiques:

William D. Albright, Beaverlodge, surintendant de station secondaire; Robt. Watson, Beaverlodge, sténographe-teneur de livres; Robt. Jones, Fort-Vermilion, surintendant de station secondaire; Alfred P. Hobbs, Fort-Vermillion, sténographe-teneur de livres; A. G. Smith, Wainwright, préposé adjoint aux expériences du croisement entre le bison et le bœuf au Parc-aux-Bisons; James Wilson, Wainright, bouvier, service des expérimentations au sujet du cattalo, Parc-aux-Bisons; F. H. Reed, Lacombe, surintendant de station agronomique; L. T. Chapman, G. E. DeLong, Lacombe, aides au surintendant; G. M. Long, Mme A. Aldwinckle, Lacombe, commis-sténographes; E. Edmunds, Lacombe, contremaître de ferme, surveillant des travaux des champs, etc.; F. W. Jones, Lacombe, bouvier; N. E. Brooks, Lacombe, chef des bouviers; W. J. Groom, Lacombe, aviculteur; W. H. Fairfield, Lethbridge, surintendant de station agronomique; J. Milroy, Lethbridge, contremaître de ferme; R. J. C. Paris, Lethbridge, chef du service d'horticulture; J. M. Dykes, Lethbridge, aviculteur; A. E. Palmer, W. D. Hay, Lethbridge, adjoints du surintendant; R. E. Everest, Lethbridge, surveillant des stations de démonstration; A. Jones, Lethbridge, commes-sténographe.

Division des bestiaux:

Mlle J. B. Gordon, Edmonton, commis-sténographe; Mlle F. A. Martin, Calgary, commis-sténographe; Mlle T. A. Savage, Edmonton, commis-sténographe; A. S. Morrison, Edmonton, représentant propagandiste, de la division des bestiaux, chargé de la distribution d'animaux reproducteurs de pure race, etc.; R. E. Wilson, Calgary, représentant régional du service chargé de l'amélioration de la race chevaline; surveillance des cercles d'éleveurs et en général des activités relatives à l'élevage et à la vente des chevaux.

S. G. Freeborn, Calgary, représentant régional de la division des ovidés destinée à encourager l'élevage des moutons, des chèvres, etc.; N. Curtis, Edmonton, et D. A. MacKenzie, Calgary, agents stationnés dans les parcs à bestiaux pour assurer l'application de la loi concernant le bétail et les produits des bestiaux, et des règlements qui en découlent; direction des ventes d'animaux etc. W. H. Tallis, Calgary, agent junior aux parcs à bestiaux; T. Williamson, Edmonton, W. F. Wilson, Edmonton, O. A. Aynsley, Calgary, classeurs de porcs; préposés au classement des porcs aux abattoirs, etc.; G. M. Cormie, Edmonton, propagandiste régional de la division de l'aviculture; chargé d'encourager la production et la vente coopératives des volailles et des produits de basse-cour; R. Alloway, Edmonton, J. A. McMillan, Edmonton, J. D. McMillan, Edmonton, distributeurs de bestiaux. S'occupent de la distribution des reproducteurs de race pure; rendent compte des demandes de reproducteurs de la part d'associations. R. H. Ennismore, Edmonton, inspecteur d'œufs, inspecte les consignations d'œufs entre provinces ou pour l'étranger; donne des instructions et des démonstrations au sujet du classement et du mirage des œufs, etc. T. T. Clyde, Edmonton, propagandiste en aviculture: fait des démontrations sur place chez les cultivateurs et les éleveurs dans le but d'augmenter la quantité et la qualité des volailles et de leurs produits, etc. J. R. Higgins, Calgary, et Geo. Syrotuck, Edmonton, propagandistes de ponte; chargés de stimuler la ponte, d'encourager la vente des œufs en coopération, d'organiser des cercles d'œufs, etc. A. G. Moore, Edmonton, propagandiste de produits laitiers: pour encourager le développement de l'industrie laitière, organiser et surveiller les expériences touchant les vaches laitières, etc.

Service des fruits:—

M. P. McNeil, Calgary, inspecteur de fruits et légumes: chargé de l'application de la loi sur les fruits et de la loi sur les racines potagères; prépare les rapports des marchés, etc.

Service entomologique:—

H. L. Seamans, Lethbridge, laboratoire entomologique du Dominion: chargé des recherches sur la vie des insectes nuisibles à l'agriculture et sur les moyens de les détruire.

Service des graines de semence:—

C. M. Stewart, Calgary, inspecteur régional des graines de semence et des aliments pour le

bétail: chargé de l'application des lois sur les semences, sur les déchets industriels alimentaires, et les fertilisants, ainsi que de l'inspection des semences, des provendes et des fertilisants mis en vente. C. T. Tapp, Calgary, inspecteur des semences et des provendes: Adjoint au précédent. E. M. Hanna, Calgary, commis senior: travail de bureau. M. L. Henderson, Calgary, commis-sténographe; H. M. F. Hutton, Calgary, commis-sténographe; C. W. Leggatt, Calgary, analyste surveillant: a la direction du laboratoire pour l'analyse des graines, des aliments et des engrais. A Hope, Calgary; M. N. Patterson, Calgary; G. N. Ramage, Calgary; F. K. Robertson, Calgary; D. E. Reader, Calgary, chargés de l'analyse des semences, des provendes et des fertilisants.

Police sanitaire des animaux:—

R. Julien, vétérinaire, Montréal, envoyé de Winnipeg à Edmonton pour aider à l'inspection des établissements de salaisons durant janvier et février 1923; G. S. Hanmore, vétérinaire, Toronto, envoyé de Winnipeg à Edmonton dans le même but durant la même période; R. Waddy, vétérinaire, Winnipeg, à Wainwright pour l'inspection des bisons abattus, 1924; L. M. Heath, vétérinaire du service des recherches, Hull, aidant le pathologiste au bureau des recherches de Lethbridge, durant 1924.

Service de l'industrie animale:—

W. O. Watkins, instructeur régional pour l'élevage des moutons, Winnipeg (a démissionné): fut employé durant l'automne de 1923, pour classer les béliers dans la province d'Alberta. J. M. McCallum, chef du service des parcs à bestiaux, Ottawa, fut employé pendant un certain temps en 1924 pour le classement des béliers. E. J. Johns, agent junior de parcs à bestiaux, Saint-Boniface (Man.), remplaçant N. Curtis, agent de 2e classe à Edmonton, pendant son congé régulier, du 27 septembre au 17 octobre 1924.

Les suivants sont préposés à l'épreuve du rendement des vaches laitières et à l'enregistrement de leurs performances: E. C. Crohn, Victoria (C.-A.), (démissionnaire); J. H. Marshall, Hamilton (Ont.); S. Ross, Ottawa; A. M. Clark, Montréal (démissionnaire); E. Young, New-Westminster (C.-A.); R. Snazelle, Seagrave (Ont.). Ils ont été employés à différentes époques dans l'Alberta durant les années 1923 et 1924, comme inspecteurs ambulants, visitant les fermes et inspectant les vaches inscrites au concours des vaches laitières de race pure. Ils vont d'une ferme à l'autre, faisant le tour des provinces des Prairies et de la Colombie-Anglaise. Certains d'entre eux ne sont pas revenus à leur foyer pendant deux ans.

H. T. Wilson, inspecteur avicole dans l'Ontario a travaillé à différentes reprises dans l'Alberta en 1923 et 1924.

CLASSEMENT DES ŒUFS ET INSPECTION

M. SUTHERLAND demande:

1. Combien d'inspecteurs ou classeurs d'œufs sont actuellement à l'emploi du département de l'Agriculture?

2. Quel est le total des salaires qui doivent être payés cette année à ce sujet?

3. Quelle est la proportion des œufs classés en 1924 selon les différentes catégories prévues par la loi: classe 1, frais; classe a, spéciaux; classe b, extras; sous-classe 1, poulets extras, classe c, premiers; classe d, seconds?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. (4 mars 1925) Vingt-six inspecteurs d'œufs, y compris un inspecteur en chef.

2. (exercice 1924-25) $42,112.57.

3.

	Pour cent
Catégorie (1) des œufs frais	
Qualité (a) spéciaux	..
Qualité (b) extra	14.6
2e qualité (1) extra de poulettes	.08
Qualité (c) premiers	27.9
Qualité (d) seconds	25.3
Catégorie (2) des œufs emmagasinés	
Catégorie (2a) des œufs conservés	
Qualité (a) extra	3.4
Qualité (b) premiers	19.7
Qualité (c) seconds	9.0
Catégorie (c) des œufs fendus et souillés	.02

COMMANDE DE FARINE POUR LA RUSSIE

M. GARLAND (Bow-River) demande:

1. Le Gouvernement est-il renseigné sur la forte commande que le gouvernement de Russie a placée dans les meuneries canadiennes pour au delà de $12,000,000 de farine?

2. Dans l'affirmative, quels arrangements s'il en est, ont été faits avec le Gouvernement pour le lancement de cet achat?

Par l'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Non.

2. Réponse au n° 1.

IMPOTS FEDERAUX ET PROVINCIAUX

M. CHURCH demande:

1. A-t-on fait quelque chose depuis la dernière session en vue de se concerter avec le gouvernement d'Ontario et coordonner les impôts fédéraux et provinciaux afin d'empêcher la répétition et le chevauchement des impôts sur le revenu, les amusements et autres choses?

2. Dans l'affirmative, qu'a-t-on fait?

Par l'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1 et 2. Une conférence des impôts, à laquelle des représentants du gouvernement on-

tarien assistaient, a eu lieu à Ottawa en novembre 1924. Le 11 novembre, des représentants de diverses provinces ont été reçus par le ministre intérimaire des Finances. Le lendemain, les représentants des provinces se réunirent et adoptèrent une résolution qui fut ensuite remise au ministre intérimaire des Finances et se lit comme suit: "Qu'une conférence soit convoquée à la demande collective des premiers ministres d'Ontario et de Québec pour étudier les problèmes qui surgissent de temps à autre dans l'administration des affaires provinciales. Pour servir les fins de cette conférence, mais non pour en limiter la portée, on adoptera l'ordre du jour suivant: (1) Empiétement de certains départements fédéraux et provinciaux les uns sur les autres. (2) Etude de l'impôt sur le revenu au point de vue de l'encaissement et de l'allocation. (3) Exemption de la taxe des ventes pour tous les achats faits par ou pour le compte des gouvernements provinciaux. (4) Détermination des subventions fédérales aux provinces dans le but de proportionner le montant de ces subventions au chiffre de la population. (5) Impôt provincial sur tous les chemins de fer exploités par le pays. (6) Relations interprovinciales en ce qui touche l'impôt des successions. (7) Etude de mesures propres à diminuer les impôts et à réaliser plus d'économie dans le service administratif.

DRAGAGE A MALAGASH

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Quels sont les noms des différents soumissionnaires du dragage à Malagash en 1924?
2. Quels prix ont soumis les différents particuliers ou firmes soumissionnaires?
3. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?
4. Qui a fait le travail?
5. A-t-il été fait conformément aux soumissions?
6. Combien a-t-on payé la verge cube de roc?
7. Combien a-t-on payé la verge cube de terre?
8. Quelle quantité totale de roc a-t-on enlevée?
9. Quelle quantité totale de terre a-t-on enlevée?
10. Combien l'entrepreneur a-t-il gagné?
11. Combien lui a-t-on payé?
12. Combien de roc faut-il encore enlever d'après le contrat?
13. Combien de terre faut-il encore enlever d'après le contrat?
14. Qui était inspecteur des dragages?
15. Combien de jours l'inspecteur a-t-il été employé à ce travail?
16. Quelle somme totale l'inspecteur a-t-il gagnée en 1924?

Par l'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Aucun contrat n'a été adjugé. La Fraser Paving and Construction Company, Limited, de New-Glasgow, (N.-E.) a offert d'exécuter ce dragage si on lui donnait l'occasion d'essayer son outillage avant de signer un contrat formel pour l'exécution des travaux. Cette offre a été acceptée et, au cours de 1924, cette maison a conduit divers essais dans le but d'exécuter les travaux par un système hydraulique, mais elle n'a pas encore exprimé son consentement d'accepter le contrat.

4. La compagnie Fraser Paving Company réclame environ $500 pour les travaux accomplis.

5. Répondu sous le n° 4.

6. On n'a fait aucun paiement.

7. On n'a fait aucun paiement.

8. Néant.

9. Environ 500 verges cubes, mesure *in situ*.

10. Environ $500.

11. Néant.

12. On ne compte pas rencontrer de roc.

13. Environ 23,290 verges cubes, mesure *in situ*.

14. James H. Treen (à l'époque où la Fraser Paving and Conctruction Co. conduisait ses expériences).

15. Cinquante-quatre jours.

16. $4.

17. $216.

QUAI DE PIERREVILLE

M. DOUCET demande:

1. Combien ont coûté les réparations au quai du gouvernement à Pierreville, comté d'Yamaska?
2. Combien de mille pieds de bois a-t-on employés?
3. Quel prix a-t-on payé pour ce bois?
4. Qui l'a fourni?
5. Le Gouvernement sait-il que M. Rodolphe Tourville, député à l'assemblée législative, et M. Edouard Ouellet, conseiller législatif, font partie de la compagnie Tourville Lumber Company of Louisville, comté de Maskinongé?
6. Quel était l'entrepreneur du pont, et quelle était sa rémunération?
7. Si l'ouvrage a été fait à la journée, quel en était le surveillant et quel était son salaire?
8. Qui a acheté le vieux bois?
9. Qu'a-t-on fait du bois neuf non utilisé?
10. A-t-il été charroyé le soir ou le jour?
11. Si le vieux bois a été vendu, à quel prix?
12. Combien a coûté au Gouvernement la construction du hangar?
13. Combien de pieds de bois sont entrés dans la construction de ce hangar?
14. Quels étaient l'entrepreneur et le surveillant?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

En 1923 et 1924, (années civiles):

1. 1923—$105.09.
   1924—$3,254.19.
2. 1923—937 pieds.
   1924—26,714 pieds.
3. 1923—$39.98.
   1924—$1,189.81.
4. 1923—MM. D. & A. Laperrière, de Pierreville, P.Q.
   1924—MM. D. &. A. Lapperière, de Pierreville, P.Q.; et la Tourville Lumber Mills Company, Louiseville, P.Q.
5. Pas de renseignements.

6. 1923—Travaux à la journée.
1924—Travaux à la journée.
7. 1923—George Allard, $4.00 par jour.
1924—George Allard, $4.00 par jour.
8. 1923 et
1924—Pas de vieux bois vendu.
9. 1923 et
1924—Il n'est pas resté de bois neuf non utilisé.
10. Voir réponse sous le numéro 9.
11. Il n'en a pas été vendu.
12. $882.57.
13. 9,061 pieds.
14. 1923-1924—Ni entrepreneur ni inspecteur, l'ouvrage ayant été fait sous la direction d'un contremaître.

LE POISSON DES PROVINCES MARITIMES

M. MacLEAN (Prince) demande:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il fait un arrangement avec M. Hugh Green au sujet de l'expédition en Grande-Bretagne du poisson des Provinces maritimes?
2. Le Gouvernement accorde-t-il une aide quelconque?
3. Dans l'affirmative, quelle en est la nature, et en quels endroits des Provinces maritimes l'arrangement fonctionnera-t-il?

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

1. Non.
2 et 3. Répondu sous le numéro 1.

Mme JEAN MULDREW

M. DOUCET demande:

1. Mme Jean Muldrew est-elle à l'emploi de la Commission d'établissement des soldats?
2. Quels sont ses appointements annuels?
3. A combien se sont chaque année élevés ses frais de déplacement et autres qui ont été de acquittés par la trésorerie?
4. A-t-elle droit à la préférence prescrite par l'article 39 de la loi du service civil à ceux qui ont fait du service militaire outre-mer pendant la guerre, ou à la veuve d'un soldat?

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1. Oui.
2. $3,000.
3.

1919-20	$1,123 65
1920-21	1,636 51
1921-22	1,404 26
1922-23	862 08
1923-24 au 30 septembre 1923	856 27
*Du 1er octobre 1923 au 31 mars 1924	1,139 23
*1924-25	280 28

4. Non, sa nomination est antérieure à cet article de la loi, mais c'est une veuve dont le fils unique a été tué au front en 1915.

*Attachée au département de l'Immigration et de la Colonisation, à titre d'employée spéciale.

[L'hon. M. King.]

LES FRAUDES DANS LE DISTRICT MILITAIRE N° 10

M. WOODSWORTH demande:

1. Combien d'officiers et autres personnes ont été destitués pour participation aux fraudes révélées par la commission Campbell au sujet des ventes de houille?
2. Combien y avait-il de sous-officiers parmi eux?
3. Combien étaient simples soldats?
4. Combien étaient des ouvriers?

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Aucun. Le Gouvernement a pris des mesures pour faire passer en cour martiale le lieutenant colonel G. F. C. Poussette, directeur du service du train et de l'approvisionnement qui était principalement chargé de voir à l'arrivée du charbon aux bâtisses de la milice à Winnipeg. La question du renvoi et de la punition des officiers, soldats et ouvriers est à l'étude.

LA CONSUMERS GLASS COMPANY

M. DESLAURIERS demande:

1. Le Gouvernement sait-il que la Consumers Glass, de Verdun, par l'entremise de son surintendant M. Goddard, a embauché des ouvriers ordinaires à Zanaville (Ohio), dans un établissement où l'Union n'est pas reconnue, au cours de la semaine du 20 au 25 février 1925, et que ces étrangers briseurs de grève ont pris la place des citoyens du Canada dans l'usine?
2. Le Gouvernement peut-il dire si MM. Crest et Millar, actuellement inscrits à l'hôtellerie Dombrico, ainsi que leurs compagnons, n'ont pas violé la loi de l'Immigration pour entrer au Canada?
3. S'ils sont irrégulièrement entrés au pays, le Gouvernement doit-il les déporter?
4. Est-il vrai que l'industrie Consumers Glass contrevient à la loi en employant des jeunes filles après neuf heures du soir et jusqu'à sept heures du matin, même le dimanche?

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail):

1. Pas de renseignement.
2. Le département de l'Immigration et de la Colonisation ne connaît rien au sujet de Crest et Millar et ne peut répondre quant à ce dernier, à moins qu'on ne lui fournisse les noms de leurs compagnons.
3. S'il est prouvé que ces hommes sont entrés irrégulièrement au Canada le ministère de l'Immigration et de la Colonisation prendra des mesures pour les renvoyer.
4. Aucun renseignement.

TERRES DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON

M. GOOD demande:

1. A-t-on donné des terres à la compagnie de la baie d'Hudson depuis dix ans?
2. Dans l'affirmative, (a) combien, (b) où, (c) pour quelle considération, et (d) pourquoi?

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

1. Oui.
2. a) 98,059.94 acres.
b) Dans les provinces des Prairies et les territoires du Nord-Ouest.

c) Acte de cession, loi des terres fédérales, échanges et acquisitions sous le régime de l'article 32 de la loi des terres fédérales.

d) 693.74 acres—Poste d'après acte de cession.

42,836.27 acres—Notification et attribution du vingtième.

54,156.50 acres—Echanges.

373.43 acres—Ventes pour poste en vertu de l'article 32 de la loi des terres fédérales.—$1,746.26.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS

PROPRIETE RIVERAINE DE VANCOUVER

M. BLACK (Yukon) demande:

1. Combien les commissaires du port de Vancouver ont-ils payé pour la propriété riveraine sise immédiatement à l'est et attenante à l'entrepôt n° 1 de la commission du port, une partie de laquelle est maintenant occupée par l'entrepôt connu sous le nom de entrepôt Spillers?

2. Quelle était la superficie totale de ladite propriété: (a) au-dessus du niveau à eau haute; (b) en-dessous du niveau à eau basse?

3. Est-ce que ladite propriété a été offerte à la commission du port pour $275,000.00?

4. Est-ce que ledit prix de $275,000.00 comprenait une scierie et des édifices sur la propriété à cette époque?

5. Est-ce que la commission du port a obtenu une option à ce prix, et dans l'affirmative, pour quelle période?

6. Subséquemment à l'achat de ladite propriété, est-ce que les commissaires du port ont permis aux anciens propriétaires d'enlever la scierie et autres édifices, ou à quelle personne ladite scierie a-t-elle été vendue, ou donnée ou cédée?

7. Est-ce qu'une partie de ladite propriété a été louée à R. H. Gale, de Vancouver, agissant pour son compte ou pour une compagnie, et s'il s'agissait d'une compagnie, quel était le nom de la compagnie à laquelle le bail fut cédé?

8. Est-ce que R. H. Gale a négocié ledit bail?

9. Est-ce que ledit bail a été transféré de quelque manière depuis la cession originale? Dans l'affirmative, à qui?

10. Quel est le montant du loyer payé aux commissaires du port pour ledit bail?

11. Est-ce que les commissaires du port ont entrepris de construire une jetée pour convoyeurs à grain comme condition ou engagement dans ledit bail? Dans l'affirmative, combien ladite jetée ainsi que les convoyeurs à grain et autres appareils ont-ils coûté?

12. Est-ce que le bail original ou un bail transféré subséquemment a été cédé à la "Spillers" Grain Company of England?

L'ETAT MAJOR DE LA MILICE

M. DOUCET demande:

1. Quels sont les noms, grades, fonctions et pensions de chaque officier de l'état major à Ottawa et dans les districts militaires, qui ont été mis à la retraite du 1er janvier 1924 au 1er mars 1925?

2. Quels sont les noms, grades, fonctions et appointements, y compris la paie et les allocations diverses, de chaque officier de l'état major, à Ottawa et dans les districts militaires, qui ont bénéficié (a) d'une prorogation de leurs fonctions, et (b) d'un réintégration, du 1er janvier 1924 au 1er mars 1925?

3. Qui a recommandé au ministre et au sous-ministre de la Défense nationale (a) la retraite d'un officier, (b) la prorogation de ses fonctions, (c) sa réintégration et (d) sa promotion?

4. Quels sont les noms de chacun des officiers de l'état major général et de l'état major régional à Ottawa et dans les districts militaires qui ont occupé le même grade pendant plus de quatre ans, et quelle est la durée des nominations à toutes les fonctions du personnel?

5. Quelle est l'intention du ministre de la Défense nationale au sujet de ces officiers qui n'ont pas été promus dans l'armée depuis plusieurs années?

COMMANDANTS DES DISTRICTS MILITAIRES

M. DOUCET demande:

1. Quelle est la durée des fonctions d'un commandant de district militaire?

2. Quels sont les noms des commandants des districts militaires de Halifax (Nouvelle-Ecosse); Saint-Jean (Nouveau-Brunswick); Toronto (Ontario); Montréal (Québec) et Québec (Québec), du 1er août 1912 au 1er mars 1925?

3. Pendant les années susdites, quels étaient (a) la date de la première nomination de chacun des commandants de districts susvisés, (b) de chaque nomination nouvelle, (c) de chaque prorogation de terme, (d) et le nombre total des années de service à titre de commandant d'un district militaire?

4. Est-ce l'intention du ministre et du département de la Défense nationale de maintenir en fonctions un officier qui a commandé un district militaire pendant plus de quatre ou cinq ans, et ainsi arrêter la promotion de plusieurs officiers des troupes permanentes, qui sont très aptes à ces fonctions et se trouvent en disponibilité pour elles?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

QUAI DE TRENTON

Par M. STEVENS:

La copie de la correspondance de toute nature échangée du 1er janvier 1922 au 27 juin 1924 entre le ministre ou un fonctionnaire du département des Travaux publics et le député qui représentait alors le comté de Hastings-Ouest, et se rattachant d'une façon quelconque au quai de Trenton.

EMPLACEMENT DE KENO CITY

Par M. BLACK (Yukon):

La copie de la correspondance de toute nature échangée entre le commissaire de l'or du Yukon, de l'arpenteur général, du directeur général des arpentages, et des tiers, au sujet de l'arpentage et du plan urbain de Keno City, dans le Territoire du Yukon.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LE SERVICE POSTAL AMBULANT ET LES CHEMINS DE FER NATIONAUX

M. WARD propose:

La Chambre est d'avis qu'il ne devrait pas y avoir d'inégalité de traitement au détriment des chemins de fer nationaux du Canada relativement au transport des dépêches.

Il dit: Monsieur l'Orateur, on se rappellera qu'au cours de la dernière session, j'inscrivis la question suivante au Feuilleton:

Quelle proportion des objets de correspondance du Canada le chemin de fer Pacifique-Canadien transporte-t-il entre l'est du Canada et la côte du Pacifique?

La réponse à cette question fut la suivante:

Dépenses pour le compte du transport des objets de correspondances par chemins de fer pour tout le Canada pendant l'exercice 1922-1923:

Chemin de fer du Pacifique-Canadien ..	$3,683,282 80
Chemins de fer Nationaux..	3,178,411 02
Autres chemins de fer..	615,839 07

On se rappellera aussi qu'à la suite de cette réponse à ma question, une véritable avalanche de télégrammes, de pétitions et de résolutions venant de toutes les parties du Canada s'abattit sur Ottawa, demandant de faire cesser ce que du moins l'on croyait être inégalité de traitement au détriment des chemins de fer Nationaux pour le transport des objets de correspondance. Presque aussitôt après l'apparition de la dite question sur le Feuilleton, je fus invité à me rendre au bureau du sous-ministre. J'y fus alors informé qu'on faisait tout ce que l'on pouvait pour faire disparaître ce qui semblait être une inégalité de traitement et pour distribuer le transport des correspondances aussi également que possible entre nos deux grands réseaux de chemin de fer. N'étant cependant pas absolument convaincu que l'on faisait des efforts sérieux, j'ai inscrit au Feuilleton cette année la résolution qui est en ce moment soumise à la Chambre. Dans le but de pouvoir exposer équitablement la situation exacte, je me suis procuré au département des Postes quelques chiffres qui, s'ils ne se rattachent pas tous strictement au sujet, intéresseront la Chambre, je crois, et peut-être plus encore le pays. Je demande la permission de les faire insérer dans le compte rendu officiel afin qu'ils puissent être bien compris.

Les honorables députés voudront bien remarquer que la longueur des voies ferrées des deux grands réseaux du Dominion du Canada est comme suit: Pacifique-Canadien, 13,579 milles; National-Canadien, 19,975 milles. Je veux attirer l'attention de la Chambre sur la longueur des voies ferrées qui sont employées. Dans le cas du Pacifique-Canadien, 13,172 milles sont employés, soit environ 400 milles de moins que le réseau construit; mais dans le cas des chemins de fer Nationaux canadiens, nous voyons que l'on n'emploie que 18,280 milles sur les 19,975 du réseau construit. Ce sont là les chiffres dont j'ai dit au début qu'ils ne se rattachent pas précisément à l'objet de la résolution, mais je crois néanmoins qu'il est bon de les signaler.

Quant au transport des correspondances, voici les chiffres: chemin de fer Pacifique-Canadien, nombre de milles parcourus par les trains, 5,638,040; chemin de fer National-Canadien, nombre de milles parcourus par les trains, 6,602,644. Je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur un aspect de ces chiffres, et c'est ceci: le chemin de fer Pacifique-Canadien n'exploite que 13,172 milles et le nombre de milles parcourus par ses trains est de 5,638,040; le chemin de fer National-Canadien exploite 18,280 milles de chemin et le nombre de milles parcourus sar ces trains est de 6,602,644; en d'autres termes, le nombre de milles parpourus par les trains du Pacifique-Canadien dépasse d'environ 20 p. 100 celui des chemins de fer Nationaux-Canadiens. Quiconque a voyagé entre l'est et l'Ouest du Canada n'a pu s'empêcher de remarquer le nombre considérable de trains superflus qui circulent dans notre pays. Par exemple, j'ai pris un train à Winnipeg pour me rendre à Ottawa pour la présente session, et je n'ai compté sur tout le train que trente-sept voyageurs. Le train du Pacifique-Canadien, qui était parti environ une heure auparavant, n'avait, me dit-on, que trente et un voyageurs. Je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham) devrait prendre cela en note et voir s'il n'y aurait pas moyen de réduire le nombre des trains qui ne sont pas nécessaires et qui sont au moins l'une des causes des déficits des chemins de fer Nationaux.

J'en arrive à l'objet de ma résolution. Le nombre de milles parcourus par le service postal du Pacifique-Canadien est de 3,629,508, et celui du chemin de fer National-Canadien, de 4,270,320. Divisons ce service en deux classes; nous trouvons que, chez le Pacifique-Canadien, les wagons-poste entiers de 60 pieds de longueur, entièrement affectés au transport des objets de correspondance, ont parcouru 1,187,536 milles, tandis que le chemin de fer National-Canadien, tout en exploitant 18,280 milles de chemin de fer à côté des 13,172 milles du Pacifique-Canadien, n'a qu'environ 75,000 milles de plus que ce dernier quant au nombre de milles parcourus par ses wagons-poste entiers de 60 pieds de longueur.

Parlons maintenant des wagons-poste de 30 pieds de longueur; le nombre de milles parcourus par ces wagons a été de 1,575,682 pour le Pacifique-Canadien et de 1,411,200 pour le National-Canadien. Dans le cas des fourgons aux bagages qui sont en même temps wagons-poste, le nombre de milles parcourus a été de 866,290 pour le Pacifique-Canadien et de 1,758,366 pour le National-Canadien. On remarquera que, dans ce cas, le service donné par le National-Canadien a été bien plus considérable que celui du Pacifique-Canadien. Mais cela n'a pas grande signification, puisque l'on ne paie que pour ce que l'on nomme l'excédent des courriers. En d'autres termes, quand un convoi quitte Montréal, Toronto ou quelque autre endroit, l'excédent des courriers, après que l'on a rempli le wagon-poste, est déposé dans le fourgon aux bagages. On retient l'espace requis d'une gare à l'autre, selon que le besoin s'en fait sentir.

Quant au coût de ce service, on versa au Pacifique-Canadien la somme de $772,906.00, si l'on s'en rapporte aux statistiques que j'ai

entre les mains, et $769,916.49 au Canadien-National. Vous remarquerez que l'on paya des sommes à peu près égales pour les services rendus dans ce cas particulier. Il n'en est pas de même pour l'excédent de courriers. On nomme ainsi les courriers dont je viens de parler, ceux qui ne peuvent trouver place dans le wagon-poste. Dans le tableau que j'ai ici, on donne les statistiques se rapportant aux diverses provinces. Je ne retarderai pas les travaux de la Chambre par la lecture de tous les détails, mais je demande la permission de les consigner au hansard.

Voici les tableaux:

CANADA

Etat comparatif des milles de parcours, train-milles et milles parcourus pour le service de la poste, etc., à propos du transport des dépêches effectué par les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien:

Milles de parcours—Pacifique-Canadien, 13,579; National-Canadien, 19,975.

Parcours utilisé—Pacifique-Canadien, 13,172; National-Canadien, 18,280.

Train-milles—Pacifique-Canadien, 5,638,040; National-Canadien, 6,602,644.

Service postal-milles—Pacifique-Canadien, 3,629,508; National-Canadien, 4,270,320.

Wagon-poste—60 pieds, milles—Pacifique-Canadien, 1,187,536; National-Canadien, 1,208,476.

Wagon-poste—30 pieds, milles—Pacifique-Canadien, 1,575,682; National-Canadien, 1,411,200.

Fourgon à bagages, milles—Pacifique-Canadien, 866,290; National-Canadien, 1,758,366.

Sommes versées—Pacifique-Canadien, $772,906.09; National-Canadien, $769,916.49.

Tableau du parcours, des train-milles, des milles parcourus pour le service postal, etc., dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise;

Milles de parcours—Pacifique-Canadien, 8,525; National-Canadien, 9,396.

Parcours utilisé—Pacifique-Canadien, 8,334; National-Canadien, 8,798.

Train-milles—Pacifique-Canadien, 2,542,290; National-Canadien, 1,620,629.

Service de la poste—Pacifique-Canadien, 1,893,094 milles; National-Canadien, 1,122,018 milles.

Wagon-poste, 60 pieds—Pacifique-Canadien, 687,429 milles; National-Canadien, 412,986 milles.

Wagon-poste, 30 pieds—Pacifique-Canadien, 778,102 milles; National-Canadien, 278,447 milles.

Fourgon à bagages—Pacifique-Canadien, 427,568 milles, National-Canadien, 430,585 milles.

Sommes versées—Pacifique-Canadien, $411,645.17; National-Canadien, $221,518.16.

EXCEDENT DE PARCOURS-CANADA

Ile du Prince-Edouard, parcours—Pacifique-Canadien, nul; National-Canadien, nul.

Nouvelle-Ecosse, parcours—Pacifique-Canadien, nul; National-Canadien, 15,906 milles.

Nouveau-Brunswick, parcours—Pacifique-Canadien, 7,286; National-Canadien, 36,200.

Québec, parcours—Pacifique-Canadien, 30,372; National-Canadien, 90,186.

Ontario, parcours—Pacifique-Canadien, 167,700; National-Canadien, 68,973.

Manitoba, parcours—Pacifique-Canadien, 58,144; National-Canadien, 6,712.

Saskatchewan, parcours—Pacifique-Canadien, 99,094; National-Canadien, 3,591.

Alberta, parcours—Pacifique-Canadien, 48,392; National-Canadien, 11,209.

Colombie-Anglaise, parcours—Pacifique-Canadien, 17,352; National-Canadien, 10,256.

SOMMAIRE

Pacifique-Canadien—428,340 milles.
National-Canadien—243,033 milles.

L'on remarquera que, pour ce service, le Pacifique-Canadien parcourt 428,340 milles dans tout le Canada et le National-Canadien, 243,033 milles. Le texte de ma résolution, monsieur l'Orateur, peut donner l'impression que je me propose de charger le ministère des Postes à fond de train et de le pourfendre parce qu'il n'a pas accordé au National-Canadien une juste part du service postal ambulant. Ce n'est pas du tout mon intention. Je désire simplement attirer l'attention de la Chambre sur le fait que le public a l'impression que le National-Canadien n'obtient pas ce qui lui revient. Je crois cependant que nos efforts de l'an dernier n'ont pas été sans résultat.

J'ai téléphoné ce matin au bureau du surintendant des entreprises du service postal ambulant et j'ai demandé un état comparatif des recettes des divers chemins de fer, provenant de ce service, depuis 1922-1923; je crois que la Chambre entendra avec intérêt ces chiffres. Sommes versées, pendant l'exercice 1922-1923, au Pacifique-Canadien, $3,683,414.13; sommes versées au National-Canadien, la même année, $3,158,063.43; le Pacifique-Canadien a donc reçu $525,350.67 de plus. C'est à cause de ce traitement de faveur, s'il m'est permis d'employer cette expression, qu'il se manifesta dans le pays un malaise qui atteignit son point culminant l'an dernier.

Pour l'exercice 1923-1924, on a payé au Pacifique-Canadien $3,659,012.99 et au Natio-

nal-Canadien $3,176,034.60, soit une inégalité de $482,978.39 au détriment du National-Canadien: on voit donc que la situation s'améliore un peu. Au cours de l'année civile de 1924, le Pacifique-Canadien a reçu $3,534,251.69 et le National-Canadien $3,172,107.07, ce qui représente encore une différence de $362,144.62 en faveur du Pacifique-Canadien. Quand on nous aura fourni les chiffres pour l'exercice en cours j'imagine que nous trouverons que la situation sera plus avantageuse pour le National-Canadien. Que l'administration postale continue dans la bonne voie au cours des cinq années à venir, nous verrons qu'il n'existera plus d'inégalité de traitement à l'égard d'aucun de ces deux réseaux. Comme député en cette Chambre je dois exprimer ma haute appréciation de l'excellent travail accompli par cette administration. Ayant eu l'occasion de converser à ce sujet avec le ministre et quelques uns des fonctionnaires de son département j'ai la conviction qu'ils font leur grand possible pour mettre fin graduellement, sans bouleverser le service, à cette apparente inégalité de traitement. Je ne serai, toutefois, pas assez généreux pour attribuer au département tout le mérite de ce changement pour le mieux. Je suis d'avis que nos efforts de l'année dernière, ainsi que le mouvement qui s'est produit dans l'opinion publique par tout le pays en faveur de cette réforme ont été pour beaucoup dans le progrès qui s'est réalisé —j'allais dire dans l'attitude nouvelle qu'on a prise; mais, en somme, je pense que je devrais dire, dans la ligne de conduite nouvelle adoptée par l'administration.

D'autres députés voudront sans doute, exprimer leur opinion à ce sujet, et je pense avoir dit tout ce que je voulais dire à ce sujet, sauf un détail: la Chambre et le public aimeront peut-être à savoir ce qu'on paie pour les divers services. Pour le wagon-poste de 60 pieds de longueur le département paie 35c. le mille et 20c. le mille pour le wagon de 30 pieds. On se demande souvent, et moi-même j'ai été étonné du fait, pourquoi trouve-t-on si peu de wagons-poste sur les trains du National-Canadien. Le ministre, que je suis heureux de voir à son siège, a éclairci pour moi ce mystère. Il m'a appris que le National-Canadien transportait une grande partie des dépêches dans des fourgons à bagages et que de cette façon le coût de transport est beaucoup moindre que sur un wagon-poste. Pour un fourgon à bagages complètement rempli on paie 36c. le mille. J'ai de plus appris du ministre qu'un fourgon à bagages pouvait transporter au moins deux fois plus de sacs de correspondance qu'un wagon-poste. De sorte qu'on devrait louer les administrateurs du National-Canadien de l'effort qu'ils font pour transporter les dépêches sur des wagons qui ont coûté moins cher, qui logent beaucoup plus dans le même espace et pour lesquels on paie un prix réduit.

Je ferai remarquer qu'on vend à l'unité de surface de 3, 7, 15 ou 30 pieds, tout cet excédent d'espace auquel il a été fait allusion. Les prix sont comme suit: pour 3 pieds, 4c. le mille, pour 7 pieds 6c.½, pour 15 pieds 13c. et pour 30 pieds, 20c. En terminant, je désire adjurer le ministre de pratiquer l'économie la plus rigoureuse. Si les objets de correspondance peuvent être transportés à meilleur compte dans des fourgons à bagages que dans des wagons-poste, c'est le moyen que l'on devrait adopter. Je suis aussi d'avis qu'on devrait essayer de réduire au strict nécessaire le nombre des trains qui circulent sur nos réseaux.

M. STEWART (Humboldt): Il y a déjà un an que la question soulevée dans sa résolution par l'honorable député de Dauphin (M. Ward) fut soumise à cette Chambre. Elle le fut sous forme d'une déclaration que fit un fonctionnaire du National-Canadien, devant le comité qui s'occupait des chemins de fer Nationaux et du transport maritime. Ce fonctionnaire n'employa pas les propres terme d'"inégalité de traitement" dont s'est servi l'honorable député dans sa résolution; mais il nous laissa l'impression que l'administration postale ne traitait pas avec justice le National-Canadien dans le partage des dépêches et que le Pacifique-Canadien était le plus favorisé. Le comité dont j'ai parlé et dont j'eus l'honneur de faire partie poursuivit l'an dernier une sorte d'enquête à ce sujet. J'avouerai que cette enquête n'a pas été très approfondie. Nous ne sommes pas allés jusqu'au fond de la question; nous avons accepté comme exacte la déclaration du fonctionnaire du National-Canadien et nous fîmes un rapport à la Chambre. Voici le texte de nos conclusions incluses dans le rapport de l'an dernier du comité des chemins de fer Nationaux et du transport maritime:

> Quant au transport des dépêches, il a été établi, d'après les dépositions, que présentement, il se fait un portage inégal du service ambulant entre les chemins de fer et il en résulte, parfois, un service d'ordre inférieur pour le public. Votre comité est d'avis qu'un bon service postal est d'une importance vitale dans l'intérêt public et suggère au Gouvernement de prendre des mesures en vue de faire une étude de toute la question du transport des dépêches par tout le Canada, afin que la distribution puisse être faite de manière à assurer un service maximum au public et aussi de rendre justice aux chemins de fer nationaux du Canada.

Les honorables députés remarqueront que dans ce paragraphe du rapport nous ne déclarons pas avoir constaté une inégalité de traitement, mais sans nuire au service que le

département des Postes assure au public et qui est la raison d'être de son établissement et de son organisation, il nous paraissait possible de modifier l'itinéraire de certaines dépêches, de manière à rendre peut-être davantage justice aux chemins de fer Nationaux du Canada. Le haut fonctionnaire qui comparut devant notre comité résuma les droits, si je puis employer ce terme, que les chemins de fer Nationaux pouvaient faire valoir auprès du département des Postes pour obtenir une plus grande part du transport des objets de correspondance. Ces droits, il les divisa en quatre points. La première prétention émise, c'est que le réseau de l'Etat devrait obtenir pour ses convois nos 1 et 2, entre Montréal et Vancouver, le transport des dépêches actuellement confiées au Pacifique-Canadien. La deuxième, c'est qu'il devrait aussi transporter dans leurs convois nos 3 et 4, entre Toronto et Winnipeg, les dépêches directes attribuées au Pacifique-Canadien. En troisième lieu, tous les objets de correspondance à destination d'outre-mer, débarqués par des vapeurs à Québec, devraient être amenés à Montréal par les chemins de fer Nationaux, et enfin, le réseau national devrait transporter tout l'excédent des dépêches venant de Montréal et destinée à Toronto. Le fonctionnaire nous donna à entendre qu'en vertu de l'arrangement actuel, les chemins de fer Nationaux véhiculent cet excédent trois jours par semaine, et le Pacifique-Canadien trois autres jours.

Comme je l'ai déjà dit, le comité n'a pas scruté cette question très au long, l'an dernier. Le comité s'est réuni, la Chambre se le rappellera, aux derniers jours de la session, et il n'avait pas le temps, l'eût-il jugé à propos, d'accorder à la question le temps et peut-être l'étude approfondie qu'elle méritait. Dans l'intervalle, j'ai recueilli cependant d'autres renseignements. Il me semblait que c'était là un des points sur lesquels nous pouvions prendre une attitude tranchée pour ce qui est de placer les chemins de fer Nationaux sur un pied plus avantageux. Je veux que la Chambre comprenne bien qu'en faisant cette enquête et en faisant cette déclaration, cet après-midi, je me place sur ce terrain-ci, à savoir que nous, les représentants des contribuables obligés de combler les déficits des chemins de fer Nationaux du Canada, nous manquerions à notre devoir en négligeant tout moyen d'apporter des revenus au réseau de l'Etat. Quelqu'un peut formuler ici l'objection, je le sais, qu'en demandant à l'administration postale de confier le voiturage des dépêches aux chemins de fer Nationaux, non seulement on peut infliger au public le désagrément d'un service moins efficace, mais aussi qu'on prend l'argent d'une poche pour la mettre dans une autre. Je ne suis pas sûr que ce dernier argument soit valable. Nous ne voulons certes pas imposer aucun désavantage au public canadien relativement au service. Je poserais comme principe fondamental que dans la détermination de l'itinéraire, l'administration postale devrait toujours être parfaitement libre de choisir la route la plus courte et la plus économique pour le transpors des objets de correspondance. Mais, d'autre part, quand cette administration peut utiliser les chemins de fer Nationaux, sans désavantage pour le public en matière de service—c'est-à-dire pour la distribution postale —et sans plus de frais que par les trains du Pacifique-Canadien, il y a lieu, je crois, de lui conseiller de prendre des mesures en ce sens et d'expédier les dépêches par les chemins de fer Nationaux, afin que ceux-ci jouissent peut-être d'un avantage à cet égard. Placés, comme ils le sont aujourd'hui, dans une position désavantageuse...

M. CHURCH: N'est-ce pas la fonction de la commission des chemins de fer, de son propre chef, de remédier à toute préférence indue et injuste qui peut exister touchant les compagnies de transport chargées de véhiculer les dépêches? Je crois comprendre que la commission des chemins de fer peut, de son propre chef, édicter des règlements et ordonnances pour empêcher toute inégalité de traitement.

M. STEWART (Humboldt): Ma réponse à mon honorable ami, c'est que je n'ai jamais entendu dire que la commission des chemins de fer soit intervenue à cet égard. Je lui ferai remarquer aussi qu'à mon sens le mot employé dans la résolution de l'honorable député de Dauphin (M. Ward) est mal choisi. Je pense que l'expression "inégalité de traitement" ou "préférence injuste" n'est peut-être pas celle qui convienne le mieux à la situation présente. Je ne voudrais pas laisser croire une minute que l'administration postale montre des préférences dans l'adjudication du transport des dépêches. Dans tous les cas où l'administration peut modifier l'itinéraire elle devrait le faire et la Chambre devrait lui en donner l'instruction.

Quelques-uns de nos collègues s'étonneront peut-être que le Parlement ait besoin de s'ingérer dans l'administration des postes à cet égard. Le directeur général des Postes, qui assiste à la séance, se dira peut-être que bien présomptueux est le député qui prétend lui donner des avis. Je veux toutefois lui démontrer que la Chambre peut intervenir par ses conseils sans montrer trop de présomption. Nul plus que moi ne rend hommage à la va-

leur des services que donne l'administration des postes. J'ai vécu longtemps sur les confins du Canada où l'administration postale peut être vue à l'œuvre et où l'on peut se convaincre de sa perfection bien plus que ceux qui demeurent dans les grands centres où l'on bénéficie naturellement d'une distribution quotidienne du courrier.

L'administration postale rend sans aucun doute un service efficace. Elle a atteint ce résultat en mettant en œuvre des méthodes de gestion éprouvées. C'est parce que je suis venu en contact avec les agents du département et les ai vus employer les meilleures méthodes administratives que je me détermine à faire la proposition en discussion. Ce que le projet appelle une inégalité de traitement au préjudice du réseau national n'est que la conséquence de l'expansion des affaires en Canada.

Le réseau du Pacifique-Canadien a été le premier chemin de fer établi entre les rivages extrêmes du pays. Pendant longtemps il a desservi à merveille la plus grande superficie territoriale. En conséquence, l'administration postale a dû s'adresser à ce chemin de fer pour atteindre la majorité du public avec le moins de frais. On a donc utilisé les voies du Pacifique-Canadien pour le transport du courrier et ce réseau a en quelque sorte formé partie de l'administration postale.

A ce propos, il convient d'observer que l'administration des postes est obligée de former des trieurs. Le triage en objets postaux est une spécialité. Après que l'acheminement du courrier a été organisé sur un réseau, il n'est pas facile de le confier à un autre réseau et l'on ne s'y résout point sans considérer les conséquences. Les commis qui ont appris à connaître le réseau postal sur un chemin de fer se trouvent obligés de se mettre à l'étude de nouveau. Un changement comme celui-là, un peu important, jetterait le désordre dans le service postal.

Depuis quelques années la plupart d'entre nous savent que le réseau des chemins de fer Nationaux dessert plusieurs centres du Canada et les campagnes elles-mêmes, chose que ne faisaient pas les lignes dont il est actuellement formé avant leur fusion en réseau unique. Les chemins de fer de l'Etat sont en mesure de rivaliser avec le Pacifique-Canadien pour le service des dépêches. Il reste cependant à faire le changement d'un réseau à l'autre. Il ne faut pas être trop sévère pour l'administration postale si elle hésite à transférer le service des dépêches d'un réseau connu des employés à un autre qu'ils ignorent.

Passant à l'examen des quatre demandes formulées par l'administration des chemins de fer Nationaux au comité, l'année dernière, je m'occuperai d'abord du transport du courrier par trains directs entre Montréal et Vancouver. La circonstance a paru favorable à plusieurs d'entre nous pour changer l'entrepreneur. Nous avons pensé que le réseau de l'Etat pouvait exécuter ce service et encaisser les recettes dont le Pacifique-Canadien avait jusqu'ici bénéficié, sans déranger beaucoup le service des commis à qui il est confié.

En examinant l'affaire de près, j'ai découvert qu'il y a des détails de service très compliqués, surtout dans la partie du territoire qui s'étend de Winnipeg à Vancouver. Les correspondances ne sont pas transportées en bloc jusqu'à Vancouver. Elles sont chargées sur un fourgon de la poste de 60 pieds de long, avec de l'espace disponible à l'arrière dans d'autres wagons. A mesure que le train-poste s'avance et passe par des centres importants, comme Portage-la-Prairie, Brandon, Indian-Head, Regina, Calgary et autres, le courrier est distribué et dès qu'il y a de l'espace libre dans le fourgon de service on débarrasse les autres wagons-poste placés derrière, et on empile la correspondance dans le fourgon de service. En vertu d'un arrangement conclu avec le Pacifique-Canadien, au fur et à mesure que l'espace diminue dans le fourgon postal, les frais diminuent en conséquence, car la compagnie est payée pour l'espace requis seulement. Or, si ce service est réparti également entre les deux réseaux, comme on le propose, les honorables députés qui ne sont pas rompus au métier en cette matière,—et j'avoue franchement que c'est mon cas,—se rendront compte de prime abord qu'une moitié de wagon offre proportionnellement moins d'avantages qu'un wagon entier.

Pour ce qui est de la troisième récrimination, savoir que tous les courriers d'outre-mer débarqués des paquebots à Québec devraient être transportés de Québec à Montréal sur le réseau National canadien, elle a été avancée simplement comme un moyen de rétablir l'équilibre entre les deux compagnies de chemins de fer. Après m'être enquis de la situation, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il sera nécessaire de s'assurer du pays d'origine des courriers ainsi que des indications émanant du Gouvernement quant à l'acheminement qu'il leur faudra donner une fois débarqués sur le sol canadien. Une bonne partie de ces courriers peut-être doit être transporté directement et traverser le continent par l'itinéraire le plus court, d'après les arrangements conclus. Le marché pourrait être annulé par le service postal britannique qui a le dernier mot à dire en tout cela, si le National-Canadien n'était pas en mesure d'assurer le service le plus rapide et l'itinéraire le

plus court, sans que le ministère des Postes du Canada ait le droit d'intervenir. En tout cas, ce service ne compte guère. Si mes renseignements sont exacts, il s'agit d'une somme de $15,000 ou $30,000 au plus. Le montant est insignifiant. Et si nous tenons compte du fait que le Pacifique-Canadien, par le passé, a mis en service un train spécial afin de livrer à Montréal le plus tôt possible, les courriers débarqués de ses paquebots à Québec. Je doute fort qu'il y ait avantage pour notre réseau national, au point de vue financier, à faire concurrence au Pacifique-Canadien sous ce rapport.

Il reste encore deux revendications qui sont susceptibles, semble-t-il, d'un règlement quelconque. La première concerne le transport direct des courriers entre Toronto et Winnipeg. A l'heure qu'il est, ces courriers sont transportés par le Pacifique-Canadien. Le trajet en question ne donne pas lieu à la même objection que le parcours entre Montréal et Vancouver, savoir qu'une bonne partie de ces courriers sont distribués en route. A l'exception peut-être de la tête des Grands lacs, c'est-à-dire les villes jumelles de Port-Arthur et de Fort-William, il ne se fait guère de distribution en route des courriers qui sont expédiés de Toronto à Winnipeg. Les sacs postaux sont placés dans le wagon à Toronto et ils n'en sortent qu'à Winnipeg. Pour ce qui est de la rapidité du voyage, ces objets postaux pourraient être tous aussi bien transportés par les trains du National-Canadien que par ceux du Pacifique-Canadien, étant donné qu'ils font le trajet dans le même temps. La seule différence porte sur les heures de l'arrivée des trains à Winnipeg et les raccordements à effectuer avec les trains en partance sur les divers embranchements qui relient la métropole des Prairies aux différentes régions de l'Ouest canadien. Pour moi, il serait facile d'égaliser le service entre les deux compagnies. En ce qui regarde le transport des correspondances entre Toronto et Winnipeg, le ministre des Postes et mes honorables amis en général pourraient examiner la question de transférer aux chemins de fer nationaux canadiens une partie du service aujourd'hui confié au Pacifique-Canadien. Voilà qui contribuerait à diminuer jusqu'à concurrence de $150,000 au moins l'écart que l'honorable député de Dauphin (M. Ward) a signalé à l'attention de la Chambre. Je ne me rappelle pas du chiffre au juste, mais je crois qu'il s'est élevé à quelque chose comme $350,000 au cours du dernier exercice. C'est là le chiffre qu'a cité mon honorable ami, si ma mémoire est fidèle. Or, du fait de la modification de ce seul service, cette somme pourait être divisée presque en deux. Et, suivant moi, le service lui-même se prête à cette économie.

Dans le même ordre d'idées que le transport des correspondances de Québec, se trouve le transport du surplus des correspondances de Montréal à Toronto. Envisagée au point de vue des recettes que ce service peut assurer au réseau national, la somme en jeu est insignifiante. Actuellement le Pacifique-Canadien transporte trois jours par semaine le surplus des courriers dans des fourgons à bagages et ce service particulier offre peut-être des attraits aux compagnies de chemins de fer. Le ministère des Postes y trouverait peut-être son profit à étudier l'à-propos de confier ce service particulier aux chemins de fer nationaux, qui pourraient transporter ces courriers tous les jours de la semaine.

J'ai encore quelques autres réformes à suggérer tant au bénéfice probable du chemin de fer National-Canadien que dans l'intérêt de la population en général; dans certains cas, le département des Postes serait peut-être en mesure de réaliser des économies à la faveur de ces réformes. L'honorable député de Dauphin (M. Ward) a insisté sur la nécessité de prendre des mesures afin de mettre un terme à la superposition des services qui existe sur tous les chemins de fer à l'heure actuelle. La question que je soulève en ce moment est plutôt comme mes honorables amis, je le suppose, ont souffert à un moment donné de l'inconvénient d'avoir à attendre plus ou moins longtemps avant de faire raccordement avec leur train, en arrivant à un point de jonction entre deux chemins de fer. Si les honorables députés se rappellent les ennuis dont ils ont souffert comme particuliers dans ces circonstances ne fut-ce qu'une ou deux fois dans leur vie, ils sympathiseront avec les citoyens du pays qui se plaignent du retard tous les jours répétés du courrier pour la même raison. Il me semble que même au simple point de vue du service postal ce sujet mérite d'être examiné. Mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) objectera probablement que c'est une question du ressort de la commission des chemins de fer. Nul doute que les commissaires ne puissent fort bien s'employer à obtenir de meilleurs raccordements aux points de croisements entre les deux chemins de fer dans l'intérêt du public voyageur. Mais c'est surtout au sujet de l'amélioration de la distribution du courrier que j'insiste. Si les trains pouvaient se raccorder aux points de croisement, l'administration postale pourrait alors utiliser deux lignes au lieu d'une comme dans le moment.

Puis, il y a la question du transport du surcroît des dépêches dans tout le pays. On pourrait, je crois, donner aux chemins de fer

Nationaux-Canadiens le transport de ces dépêches en aucun endroit d'où elles sont envoyées en grande partie. Il y a un service de surcroît entre les principaux centres du Canada, dans l'Est en particulier et dans l'Ouest jusqu'à un certain point. Le surcroît de correspondances pourrait être subdivisé pour le but que j'ai à l'idée. J'ignore ce que pense le ministère des Postes à cet égard. A proprement parler, le surcroît de correspondances est celui qui ne peut être transporté dans le wagon-poste dont l'espace est fort limité. Les courriers ambulants ont leurs boîtes de distribution tout autour du wagon et ils ne doivent pas être gênés dans leurs mouvements, de sorte qu'il ne reste pas beaucoup d'espace pour les sacs encombrants des dépêches. Tout ce qui ne peut être placé dans le wagon-poste est classé comme surcroît et mis dans une voiture en arrière. L'honorable député de Dauphin (M. Ward) nous a appris quel est le coût par mille pour chaque pied d'espace ainsi affecté. Mais il est une certaine classe de surcroît de correspondances qui diffère des dépêches ordinaires. Il peut être régulier ou ne se présenter qu'à diverses époques. Nous avons, par exemple, des magazines et des hebdomadaires—un au moins au Canada—qui constituent un surcroît considérable du courrier à toutes les semaines. Il y a de plus d'autres revues qui sont publiées semi-mensuellemnt ou tous les mois peut-être. En outre à certaines saisons de l'année, une foule de catalogues se trouvent parmi les objets de correspondance, emplissant à eux seuls souvent un wagon entier, ce qui est très profitable pour les chemins de fer. Quoi qu'il en soit, il est certainement avantageux pour eux d'en avoir le transport, d'autant plus qu'ils peuvent s'en défaire facilement puisqu'ils ne sont véhiculés que d'un point à un autre. Ce courrier n'entraîne aucune responsabilité, si ce n'est qu'il doit être gardé intact. Je suggérerais au département des Postes de confier ce courrier, alors qu'il n'est pas besoin de le distribuer en route ou de le placer sur le wagon-poste d'arrière pour donner plus d'espace à celui d'avant, je suggérerais, dis-je, de le confier au réseau national autant que possible. Par exemple, il y a toutes les semaines un wagon de journaux hebdomadaires envoyés de Montréal, disons, pour être distribués dans l'ouest du Canada. Ces journaux peuvent très bien être transportés à Winnipeg au moins par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Il est un autre point que je tiens à mentionner à ce sujet, à savoir le danger pour le ministère des Postes des changements subits des horaires des deux principaux chemins de fer du pays. Avant de partir de chez moi, j'ai remarqué que le Pacifique-Canadien avait fait quelques modifications à son horaire sur sa principale ligne. Je n'ai pas songé alors que ce serait un sérieux obstacle pour le département des Postes qui alimente cette compagnie avec son courrier, mais, renseignements pris, j'ai constaté que ce changement signifiait presque une journée de retard pour moi en me rendant à Ottawa pour assister à la session. On m'a fait observer également que le transport des dépêches est par le fait même en retard tous les jours. Là encore, la commission des chemins de fer pourrait intervenir probablement. Je déclare donc que nos deux grandes compagnies de chemin de fer devraient consulter le ministère des Postes avant d'apporter des changements à leurs horaires, parce que nous n'aurons pas le meilleur des services si on ne nous donne pas ample avis des changements projetés. Le département des Postes comprend tant de ramifications qui sont régies par un si grand nombre de règlements que le ministère ne peut s'adapter à des modifications à un moment d'avis. Et quant à cela je crois comprendre qu'ils n'ont pas même un moment d'avis; les horaires sont changés à leur insu et le département ne l'apprend que plus tard. Les chemins de fer ont là une belle occasion de coopérer avec le ministère des Postes. Depuis longtemps je demande qu'on accorde une plus large part de ce service aux chemins de fer Nationaux et je trouve que les chemins de fer Nationaux auraient bonne grâce de coopérer avec le département des Postes en l'avertissant à temps de tout changement projeté aux horaires.

Avant de terminer, je tiens à dire encore une fois pour quelle raison j'offre ces quelques suggestions. Je crois notre ministère des Postes indépendant des grosses corporations du pays et je suis sûr que jamais personne ne le voudrait voir réduit au point où il ferait conformer le service postal à la volonté d'une compagnie particulière. Par contre, nous sommes actionnaires d'un grand réseau de chemin de fer et il nous incombe de prier le département des Postes d'être un peu moins rigoureux et de contribuer dans la mesure possible au mouvement du chemin de fer National-Canadien. En ceci, je crois que je ne fais que mon devoir.

M. EVANS: La présente question nous intéresse fort dans l'Ouest canadien. L'an dernier je communiquai à la Chambre certains chiffres dont le ministre des Postes (M. Murphy) contesta l'exactitude. Je ne reprendrai pas mes remarques d'alors; mais je suis convaincu que la répartition du transport des objets postaux entre les deux voies ferrées n'est pas équitable. Le National-Canadien ne transporte pas une seule dépêche en passe, soit de Montréal ou de Toronto. Voilà qui

ne me semble pas juste. Dans l'Ouest canadien la situation locale est pire encore: dans nombre de villes assez peuplées entre Winnipeg et les montagnes la distribution du courrier est bien tardive; par exemple il y a un retard de vingt-quatre heures à Rivers, Melville, Watrous et Saskatoon. Le courrier arrive à Saskatoon quatre heures plus tard que s'il était apporté par le National-Canadien; en conséquence les réponses ne peuvent partir le même jour, ce qui cause un autre retard de vingt-quatre heures dans la distribution des correspondances adressées à Winnipeg par les hommes d'affaires de Saskatoon. La situation n'est pas meilleure en ce qui concerne le courrier expédié à l'Est. Le ministère des Postes me fait tenir que le courrier commercial quitte Saskatoon sur le convoi du National-Canadien à 23.50 et qu'à Regina il est transbordé sur le convoi n° 4 du Pacifique-Canadien. Depuis quelque temps ce courrier arrive trop tard à Regina pour permettre son transbordement au n° 4 du Pacifique-Canadien. Mais je ne conçois pas du tout la raison de ce transbordement. Toutes les lignes du National-Canadien se rejoignent à Winnipeg et les trains sur les trois lignes du National-Canadien arrivent au moins une heure avant le départ, de Winnipeg, du convoi du Pacifique-Canadien ou du rapide direct du National-Canadien. Je ne crois pas faire erreur là-dessus. Quoi qu'il en soit si je fais erreur au sujet du Pacifique-Canadien j'ai certainement raison en ce qui regarde le National-Canadien, et je ne vois rien qui puisse légitimer le transbordement du courrier à Regina. Voici ce que dit une communication qui m'est parvenue du ministère des Postes:

On peut éliminer ce retard en confiant, à un convoi du Pacifique-Canadien qui arrive à temps pour permettre le raccordement, le service que fait actuellement le National-Canadien entre Saskatoon et Regina.

A mon avis cela ne devrait pas se faire; ce courrier devrait être transporté directement, au moins jusqu'à Winnipeg. Je crois que la question a été étudiée par un comité composé de représentants des deux intéressés; mais j'ignore le résultat de cette consultation. Avant de parler en particulier du service postal local et aussi du service d'entier parcours je voudrais entendre le ministre des Postes (M. Murphy).

M. SALES: Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Saskatoon (M. Evans) a parlé de la situation à Melville et à Saskatoon; je voudrais attirer l'attention sur la situation à Melville. La résolution dit qu'il faut parer à tout traitement injuste envers le National-Canadien; j'ajoute pour ma part qu'il faut parer à toute injustice vis-à-vis du public canadien. Quand un homme peut quitter un centre important comme Melville et arriver à Ottawa vingt-trois heures avant le courrier qui a quitté Melville sur le même convoi que lui, il peut à bon droit, censurer pareil service; à mes yeux cela constitue une injustice envers le public. Le courrier à destination de l'Est qui quitte Saskatoon, Melville et toutes les autres stations entre là et Winnipeg, arrive à cette dernière gare à dix heures du matin, après le départ du convoi du Pacifique-Canadien. Si je ne fais erreur, ce courrier est donc réservé jusqu'au départ, le lendemain matin, de l'autre train du Pacifique-Canadien à destination de l'Est; par conséquent, il arrive ici vingt-trois heures en retard. La situation diffère un peu quant au courrier à destination de l'Ouest. Les dépêches à destination de Melville et autres stations entre Winnipeg et Saskatoon partent d'ici sur le convoi du Pacifique-Canadien et, arrivées à Winnipeg, sont transbordées au convoi de la ligne Yorkton et Minnedosa.

Le courrier de Melville est transporté jusqu'à Yorkton et n'atteint Melville qu'à cinq heures de l'arpès-midi; c'est ce que les gens de l'endroit m'ont dit. Si le transport en était confié au chemin de fer national, il atteindrait Melville avant huit heures du matin, ce qui permettrait de répondre aux lettres d'affaires; tandis que si le courrier arrive à cinq heures du soir, il est trop tard pour répondre le jour même. On s'occupe de la situation de Toronto, mais j'ai cru qu'il serait intéressant pour la Chambre de savoir ce qui se fait relativement à toutes les stations de la ligne du chemin de fer national entre Winnipeg et Saskatoon. Comme on l'a signalé, le service actuel est la résultat de l'expansion du vieux service qui existait avant l'inauguration de la ligne du chemin de fer national. Il n'y a pas de raison pour qu'il reste indéfiniment le même, surtout étant donné qu'on a signalé la chose au département, particulièrement l'an dernier.

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes): Monsieur l'Orateur, si aucun autre député ne désire prendre la parole sur la motion de l'honorable député de Dauphin (M. Ward), je demanderai à la Chambre de m'accorder quelques instants pour y répondre, ainsi qu'aux remarques présentées par nos honorables collègues qui ont déjà adressé la parole à ce sujet.

Tout d'abord, monsieur l'Orateur, on me permettra de féliciter les honorables députés qui ont pris part au débat d'avoir bien voulu reconnaître les efforts faits par le département des Postes pour répondre aux besoins du public et lui fournir un service postal prompt et efficace. Il m'a fait aussi plaisir d'entendre admettre franchement par l'auteur de la

motion et par l'honorable député de Humboldt (M. Stewart) qu'on ne faisait pas de distinction au profit de l'un ou l'autre des deux chemins de fer. L'honorable député de Humboldt croit qu'on aurait peut-être pu trouver une expression plus appropriée que celle d'"inégalité de traitement" employé dans la motion. Je ne le conteste pas. Pour moi, c'est le résultat de certaines déclarations faites l'an dernier devant un des comités de la Chambre par un directeur de chemin de fer mal informé qui, sans le faire exprès, j'en suis sûr, a induit en erreur les membres du comité et de la Chambre. Si le comité avait jugé à propos de demander des explications au département des Postes, il aurait obtenu à peu près les mêmes renseignements que nous a fournis l'honorable député de Humboldt cet après-midi, renseignements que peuvent donner les fonctionnaires au courant de ces questions à n'importe quel député désirant des informations au sujet du transport des dépêches sur une ligne quelconque. Naturellement le ministre, pour renseigner la Chambre ou l'un de ses comités est obligé de se fier entièrement à ce que lui rapportent les chefs de service de son département.

Or, pour couper court, il n'y a pas été fait de distinctions injustes. Cela a été admis par le personnage qui est cause que cette impression se soit répandue, lorsqu'il a pris part à la conférence tenue, il y a environ un mois, au département des Postes entre les représentants de ce département et certains hauts fonctionnaires du chemin de fer national? Nous avons pris soin de faire sténographier ce qui s'est dit lors de cette conférence, et, pour l'information de la Chambre, je citerai ce qui a déclaré à ce moment-là le personnage en question au sujet de la prétendue distinction injuste. Voici ses paroles:

Je ne dis pas qu'on fait une distinction à notre détriment; je n'ai pas dit cela. Je ne me suis jamais exprimé de cette façon-là. J'ai dit que l'état de choses actuel provenait de l'expansion du service, était le résultat du développement du service des chemins de fer. Il n'y a pas eu de distinction volontaire; c'est certain.

Voilà qui, suivant moi, règle la situation, aussi bien du côté des représentants des chemins de fer que du côté de la Chambre et du public en général. Comme l'a déclaré la personne dont je viens de citer les paroles, l'état de choses dont on s'est plaint avec raison provient de l'expansion du service. D'autre part, bien que cela soit exact, comme l'a fait remarquer un de nos collègues, il n'y a pas de raison de perpétuer cet état de choses s'il n'est pas satisfaisant. On a déjà effectué des changements; on est sur le point d'en faire d'autres, et on en fera ainsi au fur et à mesure jusqu'à ce que les deux chemins de fer aient, comme on l'espère, une part égale du transport des correspondances. Lors de l'enquête faite l'été dernier par le compité spécial de la Chambre, on a prétendu qu'il y avait une différence de $750,000 en faveur du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Or, je ferai remarquer que cette différence n'existe plus. En, en raison des améliorations et changements accomplis depuis, la réduction de cette différence observée à la fin de l'année indique que le montant sera plus que divisé en deux, au cours de cette année et que, avec le temps, des améliorations constantes auront lieu dans le même sens. A ce sujet on me permettra de faire insérer au hansard un état que les députés qui ont pris part à la discussion, comme aussi les autres, seront heureux d'examiner, afin de fournir à leurs électeurs, ou autres intéressés dans cette question, une preuve de la déclaration que je viens de faire à ce sujet.

Le tableau qui suit indique, province par province, les services postaux de toutes les catégories, y compris les wagons postaux de réserve (surplus de correspondances) et les parcours transcontinentaux, avec les frais de wagons-poste et le nombre des bureaux desservis au cours du trimestre finissant en septembre 1924.

Province	Chemin de fer Pacifique Canadien			Chemin de fer National Canadien		
	Nombre de services de toutes les catégories	Dépenses totales	Nombre de bureaux desservis	Nombre de services de toutes les catégories	Dépenses totales	Nombre de bureaux desservis
		$ c.			$ c.	
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	25	12,398 80	218
Nouvelle-Ecosse	.....	.....	.....	58	67,774 90	505
Nouveau-Brunswick	42	19,091 66	280	72	59,558 64	498
Québec	63	88,287 04	1,232	131	157,443 78	1,789
Ontario	104	315,992 58	1,118	199	277,242 28	2,909
Manitoba	40	100,892 86	438	48	59,572 93	572
Saskatchewan	58	153,141 26	826	65	106,844 08	922
Alberta	38	110,727 17	535	25	45,751 60	607
Colombie-Anglaise	42	100,068 82	540	4	12,777 72	127
	387	888,201 39	4,969	627	799,364 73	8,147

Cet état comprend le trimestre terminé le 30 septembre 1924. La différence entre les paiements faits aux deux réseaux a été de $88,836.66 en faveur du Pacifique-Canadien, ou un total de $350,000 environ pendant l'année, en admettant que les mêmes proportions se maintiennent, c'est-à-dire, moins que la moitié de la différence qui existait pendant l'année que nous discutions en comité, au cours de la dernière session. Le bilan de ce trimestre indique les améliorations accomplies et montrent que l'on égalise la situation en faveur des chemins de fer Nationaux.

M. McQUARRIE: Je me permets de demander s'il ne serait pas possible de faire exécuter par les chemins de fer de l'Etat certains services actuellement confiés au Pacifique-Canadien.

L'hon. M. MURPHY: En réponse on me permettra de dire que c'est justement le point discuté au sujet de cette question et relativement à tous ces services. Sous ce rapport le ministère doit considérer, par exemple, un service local à un point donné en comparaison avec tout le service. Il doit considérer si un réseau convient mieux que l'autre à cause de la localité et en raison de la densité de la population le long de la voie ferrée et ainsi de suite avant de savoir s'il doit accorder le service à tel ou tel réseau. Les changements accomplis ont tous été dans le sens préconisé par mon honorable ami, c'est-à-dire que lorsque nous avons constaté que le Pacifique-Canadien desservait une région que le Canadien-National pouvait desservir tout aussi bien, nous avons changé en faveur de celui-ci et le département a l'intention de conserver cette ligne de conduite. Mais cela prend du temps et la situation est encore compliquée par une chose à laquelle l'honorable député de Humboldt (M. Stewart) a fait allusion quand il a dit à la Chambre que les compagnies modifiaient fréquemment leurs horaires sans en aviser le département, ce qui dérange le service postal. Cela s'est produit maintes et maintes fois. Le département des Postes a réclamé plusieurs fois auprès des deux compagnies et j'ai demandé à mon collègue des Chemins de fer et des Canaux de faire aussi des représentations aux compagnies afin que ces changements ne soient pas décidés et encore moins mis en vigueur, sans consulter le département des Postes d'avance, afin d'empêcher cette dislocation du service et les retards dont plusieurs honorables députés se sont plaints.

Il y a d'autres points sur lesquels l'on pourrait peut-être revenir, mais je ne suis pas certain qu'il y ait lieu d'entrer dans les détails. J'en mentionnerai cependant un ou deux. Mon honorable ami de Humboldt a émis plusieurs bonnes idées que le département a déjà mises en pratique pour la plupart. Quant aux autres, le département les étudiera immédiatement, si ce n'est déjà en voie de se faire. Celles énoncées par l'honorable député de Saltcoats (M. Sales) et l'honorable député de Saskatoon (M. Evans) seront l'objet de la même attention, également les demandes qu'ils ont présentées, à supposer toutefois, ainsi que je l'ai dit, que le département ne s'en occupe pas déjà.

Mon honorable ami de Humboldt (M. Stewart) a proposé qu'une partie au moins du surcroît des dépêches, le surcroît saisonnier suivant son heureuse expression, c'est-à-dire cette augmentation périodique des objets de correspondance entre autres les magazines, catalogues et le reste soit transporté par le National-Canadien. Cela se fait déjà pour cette catégorie d'articles et le National-Canadien a touché de cette source à peu près $30,000 pour un trimestre. Il ne me paraît pas à propos pour le moment d'en dire davantage sur ce sujet. Mon honorable ami de Dauphin (M. Ward) a eu raison d'y appeler l'attention de la Chambre. Les idées énoncées et les demandes faites au cours de la discussions porteront leurs fruits bientôt grâce à l'action du ministère des Postes. Cela étant donné, et tout le monde reconnaissant qu'il n'y a pas de passe-droit dans le partage,—j'ai cité sur ce point la déclaration de celui qui l'an dernier avait donné cours à l'impression contraire,—l'auteur de la résolution ne devrait pas insister, ce me semble, maintenant qu'il a atteint son but.

M. MACLEAN (York-Sud): En proposant, hier soir, la fusion de nos deux grands réseaux de chemin de fer, je ne m'attendais pas à recevoir autant d'encouragement dès aujourd'hui. Je profiterai de l'occasion pour citer un autre témoignage. J'étais à prendre mon modeste dîner hier soir, lorsqu'un monsieur se présenta à moi et me dit: "M. Maclean, il y a longtemps que j'ai entendu parler aussi sensément en Parlement que vous l'avez fait cet après-midi." L'idée fait du chemin. Je dis à mes honorables amis de l'Ouest que s'ils veulent assurer la cohésion de cette partie du pays, la rendre plus prospère et l'établir solidement, il faut qu'ils insistent sur cette fusion; et plus tôt cela se fera, le mieux ce sera pour eux et pour le pays en général. Je tiens à féliciter le ministre des Postes qui a reconnu la nécessité d'une fusion et qui a traité impartialement les deux réseaux. Mais ce qui importe n'est pas tant la loyauté dans la concurrence entre les deux que leur fusion et l'amélioration du service. Si cela s'accom-

plit, vous verrez un grand changement non seulement dans l'Ouest mais dans l'Est aussi, au fait dans tout le Canada,—parce que ce sera la fin du gaspillage dans la rivalité des services de dépêches, de messagerie, de télégraphe, et surtout dans la sollicitation de la clientèle.

M. WARD: J'acquiesce avec plaisir à la proposition de l'honorable ministre des Postes. Je crois avoir atteint mon but et je remercie le ministre pour les renseignements qu'il a fournis, de même j'apprécie sa promesse de continuer dans la bonne voie. L'honorable député qui a appuyé ma résolution étant de mon avis, il me fait plaisir de la retirer.

(La résolution est retirée).

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A REDUIRE LE PERSONNEL DES COMITES PERMANENTS

M. GOOD propose la résolution suivante:

Cette Chambre est d'avis que le personnel des comités permanents devrait être réduit afin d'assurer plus d'assiduité et d'accroître leur utilité.

M. GOOD: Il est admis je crois que la tâche des comités parlementaires est importante: personne ne me paraît pouvoir contester cette proposition. Je crois pouvoir dire aussi, sans crainte de me tromper, que le travail des comités du Parlement canadien augmente en importance. C'est là, je crois, le résultat nécessaire de la situation actuelle, c'est-à-dire l'existence de plusieurs groupes distincts en Chambre au lieu de deux partis. Il peut se produire ici plus tard ce qui s'est produit en Angleterre il n'y a pas si longtemps: l'administration des affaires par un gouvernement qui est en minorité. A moins que l'on ne découvre et n'applique des méthodes nouvelles de gouvernement sans partis politiques, cette situation peut devenir plus ou moins permanente dans un avenir prochain; et dans ces circonstances, je ferai remarquer à la Chambre que le travail des comités prendra probablement une grande importance. On devrait, alors, je crois, rendre le travail des comités aussi effectif que possible. Or, quelles sont les conditions les plus propres à assurer l'efficacité de nos comités? Je crois que l'assistance régulière et totale est au moins une des conditions nécessaires pour que le travail de comité se fasse avec efficacité. A ce sujet, je désire soumettre à la Chambre certaines statistiques que m'a fournies le greffier en chef des comités sur le travail de nos comités parlementaires au cours des trois dernières années. Je veux entrer dans les détails, car je considère ces renseignements très instructifs. J'ai ici un tableau dont les titres donnent les trois années 1922, 1923 et 1924; les sous-titres sont comme suit: Nombre de séances; nombre de membres présents; présence moyenne et pourcentage de le présence pour tous les comités de la Chambre, comprenant les comités permanents et les comités spéciaux.

Je veux discuter ce tableau en détail afin de donner, si possible, une idée de la situation et de voir ce qu'il y a lieu de faire pour rendre le travail de nos comités plus efficace. Prenons d'abord le comité permanent de l'agriculture et de la colonisation. En 1922, on a tenu dix-neuf séances. Le nombre total des membres était de 105, la présence moyenne, de 64, et le pourcentage de la présence, de 61, chiffre élevé pour un comité aussi nombreux. Ceux qui faisaient partie de ce comité se rappellent probablement que plusieurs questions importantes furent soumises au comité, et le nombre des séances fut assez élevé. L'année suivante, en 1923, le même comité tint dix séances et comptait le même nombre de membres, 105; la présence moyenne fut de 45 et le pourcentage de la présence, de 43, ce qui donne une présence beaucoup moindre en 1923 relativement à 1922. En 1924, il n'y eut que sept séances de ce comité. Le nombre des membres était de 105, la présence moyenne de 40 et le pourcentage de la présence de 38. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il est permis de tirer ici une conclusion au moins. Si un comité n'a réellement aucun travail sérieux, rien d'important à accomplir, le nombre des séances et la présence s'en ressentent. C'est la conclusion qu'il faut tirer je crois des chiffres que j'ai soumis à la Chambre.

Passons maintenant au comité de la banque et du commerce. En 1922, ce comité a tenu dix séances, comptait 82 membres, une présence moyenne de 19 et un pourcentage de 23. Moins du quart des membres de ce comité assistèrent aux séances au cours de cette année.

L'année suivante, on révisait la loi des banques et cette Chambre référait une autre question importante à ce comité. Le nombre des séances s'éleva à 75; le nombre total des membres, à 89; la présence moyenne à 45 et le pourcentage de la présence, à 51. Si on considère l'importance du travail que ce comité devait accomplir en 1923, la présence fut certainement pauvre. Plus tard, je tenterai d'indiquer à la Chambre pourquoi la présence fut aussi pauvre, dépassant à peine 50 p. 100. En 1924, le comité se réunit 40 fois; le nombre des membres s'élevait à 90; la présence moyenne fut de 47 et le pourcentage de la présence, de 52; le pourcentage de la présence fut donc à peu près le même que celui de l'année précédente.

Vient ensuite le comité des Débats qui ne se réunit pas du tout en 1922 et 1923, et trois

fois seulement l'an dernier. Avec un nombre total de 13 membres, la présence moyenne s'est élevée à 8 et le pourcentage de la présence à 62; c'est un comité peu nombreux qui s'occupe, je crois de questions particulières et où la présence est assez bonne.

Le comité des relations industrielles et internationales n'a été créé que l'an dernier. Il a tenu six séances; ce comité comptait 33 membres, la présence moyenne fut de 12 et le pourcentage de la présence 36; la présence est pauvre pour une première année.

Le comité de la marine et des pêcheries a tenu six séances en 1922; il comptait 36 membres; la moyenne de la présence s'éleva à 14, soit 40 p. 100. L'année suivante ,on compta 5 séances, 36 membres, une présence moyenne de 14, soit 38 p. 100; à peu près les mêmes chiffres que ceux de l'année précédente.

En 1924, il y eut cinq réunions; le nombre de membres était de 37, la présence moyenne fut de 11 et le pourcentage de l'assistance fut de 30.

Si la Chambre y consent, je ferai insérer ce tableau dans le hansard au lieu de le lire; cela épargnera du temps. Il n'est pas très long et je puis lui donner une forme concise dans le compte rendu officiel.

Comité	1922				1923				1924			
	Assemblées tenues	Membres	Présence moyenne	Présence %	Assemblées tenues	Membres	Présence moyenne	Présence %	Assemblées tenues	Membres	Présence moyenne	Présence %
Comités permanents												
Agriculture et Colonisation	19	105	64	61	10	105	45	43	7	105	40	38
Banques et Commerce	10	82	19	23	75	89	45	51	40	90	47	52
Compte rendu des Débats	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	13	8	62
Relations industrielles et internationales	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	33	12	36
Marine et Pêcheries	6	36	14	40	5	37	14	38	5	37	11	30
Mines et Minéraux	.....	.....	.....	.....	20	37	12	32	.....	.....	.....	.....
Mines, Forêts et cours d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	37	13	35
Bills Privés	10	64	17	26	9	64	13	20	33	64	28	44
Ch. de fer Nationaux et Transports maritime	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	15	11	73
Privilèges et Elections	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	27	22	81
Comptes Publics	11	61	17	29	.....	.....	.....	.....	4	61	(Impossible d'obtenir un quorum)	
Chemins de fer, Canaux et Lignes télégraphiques	10	126	34	27	4	130	30	23	9	129	44	34
Ordres Permanents	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	33	25	76
Comités spéciaux												
Conditions agricoles	.....	.....	.....	.....	80	19	15	79	.....	.....	.....	.....
Enquête sur la loi du Service civil	.....	.....	.....	.....	35	18	12	67	.....	.....	.....	.....
Pensions du Service civil	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	17	10	59
Loi d'immigration et Code Criminel	6	19	8	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pensions de Vieillesse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	12	8	68
Représentation	.....	.....	.....	.....	6	19	17	88	45	19	14	73
Frais de transport par chemin de fer	29	27	(Procès verbaux perdus)		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pensions et Rétablissement civil des Soldats	11	28	19	68	.....	.....	.....	.....	29	29	13	46

Je désire cependant dire un mot sur quelques-uns des comités spéciaux qui ont siégé durant les trois dernières années, car je crois que nous pouvons y puiser quelques leçons. Nous avons eu en 1923 le comité spécial sur les conditions agricoles. Ce comité tint 80 réunions; il comptait 19 membres; la présence moyenne fut de 15 et le pourcentage des présences fut de 79, près de 80.

Le comité spécial d'enquête sur la loi du service civil, en 1923, tint 35 réunions; avec un total de 18 membres, la présence moyenne fut de 12 et le pourcentage des présences fut de 67.

Le comité de la répartition de la représentation se réunit en 1923 et en 1924. Je ne parlerai que du pourcentage des présences, qui fut de 88 en 1923 et de 73 en 1924.

Je n'ai pas ici les chiffres quant aux assemblées et à la présence moyenne du comité des frais de transport par chemin de fer parce que les procès-verbaux paraissent avoir été perdus.

Le comité du rétablissement civil des soldats se réunit en 1922; le pourcentage des présences fut de 68, mais en 1924, ce même comité n'eut qu'un pourcentage de présence de 46.

Il me semble qu'en déterminant le nombre de membres des comités, on devrait tenir compte des sujets qui doivent y être traités.

M. HOEY: L'honorable député pourrait-il nous donner les chiffres de présence antérieurement à la session de 1922?

M. GOOD: Je regrette de dire que je ne possède pas les chiffres concernant les présences aux comités pour les Parlements antérieurs.

M. HUGHES: L'honorable député, je suppose, admet que certains membres de cette Chambre font partie de deux, trois et quatre comités; que ces comités se réunissent souvent le même jour et à la même heure, et que, par conséquent, un député ne peut assister à plus d'une réunion de comité, le même jour et à la même heure. On doit admettre ce fait, et ne pas donner l'impression que les membres de cette Chambre négligent leurs devoirs.

M. GOOD: L'honorable représentant de King (I.P.-E.) (M. Hughes) a devancé mes remarques sur ce point. Je ne veux aucunement dire que ce défaut d'assiduité soit dû à la négligence ou à l'indifférence des honorables députés. Cela peut se produire en certains cas isolés, mais en règle générale, il est dû au fait que plusieurs comités se réunissent à la même heure, et à l'impossibilité où sont les députés d'être présents à deux endroits à la fois. C'est, cependant, un état de choses que nous devons étudier. Je propose que nous considérions cette question franchement et courageusement, et que nous fassions un effort pour surmonter les obstacles qui se sont présentés dans le passé. Le secrétaire général des comités, M. Todd, a bien voulu m'écrire au sujet de la liste des membres des comités et, avec sa permission, qu'il m'a donnée, je citerai trois paragraphes de sa lettre. M. Todd, si je ne me trompe, a beaucoup d'expérience et il parle en connaissance de cause sur cette question. Voici un passage de sa lettre:

Mon expérience me permet de dire que, durant les trois ou quatre dernières sessions, alors que les comités eurent beaucoup de besogne à abattre, un certain nombre de députés se sont plaints qu'on les eût fait membres de trop de comités et qu'ils ne pouvaient assister aux séances de tous ces comités. En conséquence, il nous a été souvent très difficile d'atteindre le quorum.

Il me semble que si l'on diminuait de la moitié le nombre des membres des comités permanents et que si chaque député ne faisait partie, par exemple, que de deux comités, il serait moins difficile d'atteindre le quorum requis.

et voici le dernier paragraphe:

Le comité des Chemins de fer, par exemple, comprend 128 membres, et son quorum est de 25, soit 5 de plus que le quorum requis à la Chambre même. Autrefois, quand les mesures législatives concernant les voies ferrées avaient une grande importance et que de nombreux projets de loi étaient renvoyés au comité, la plupart des députés désiraient en faire partie. Maintenant, toutefois, que le nombre et la nature des projets de loi de cette catégorie ne sont plus ce qu'ils étaient, les députés n'éprouvent plus le même intérêt, de sorte qu'il nous est difficile d'atteindre un quorum. Je crois que les circonstances justifieraient une diminution du nombre des membres de ce comité et de son quorum.

J'ai aussi des renseignements au sujet de la réduction du nombre des membres des comités effectuée par le parlement anglais, il y a environ un siècle, comme résultat de l'expérience qu'on y avait acquise. Je ne veux pas retarder les travaux de la Chambre par cette lecture; je désire simplement mentionner le fait.

Afin d'obtenir d'autres renseignements sur le sujet soulevé dans ma résolution, j'ai préparé le questionnaire qui suit et je l'ai envoyé aux greffiers des assemblées législatives de toutes les provinces canadiennes, de même qu'au greffier de la chambre des représentants de Washington. La plupart de ces personnages m'ont donné certains renseignements. Le questionnaire se lit ainsi:

1. Nombre total des membres de votre législature.
2. Noms de vos comités permanents ou spéciaux, et nombre des membres qui les composent.
3. Règles relatives au quorum, dans chaque cas.
4. L'assiduité aux séances de ces comités est-elle négligée ou irrigulière, et pour quels motifs?
5. Suivez-vous une règle générale pour déterminer le nombre des membres des comités et quelle est-elle?
6. Y a-t-il une tendance à diminuer ou augmenter le nombre des membres de vos comités, et d'où vient cette tendance?
7. Remarquez-vous une plus grande assiduité aux séances des comités dont le nom des membres est restreint, et ces comités font-ils une besogne plus efficace?

Je résume les renseignements que m'ont fournis les diverses provinces à cette égard.

En Ontario, les comités comprennent un grand nombre de membres et le quorum est réduit. Je ne citerai pas tous les chiffres. On me dit que l'assiduité est satisfaisante et

qu'on ne semble pas désirer une modification de cet état de choses. Je crois néanmoins pouvoir dire que la plupart des comités permanents se réunissent plus ou moins souvent, dans un but déterminé, et non pour examiner longuement certaines questions comme nous le faisons fréquemment ici. Il semble donc qu'il ne s'y présente pas l'obstacle dont on a parlé, c'est-à-dire l'impossibilité où sont les membres d'assister à deux séances de comités à la fois.

J'ai aussi la liste des comités permanents de la province de Québec et du quorum qui y est requis. En général les comités permanents comprennent moins de membres qu'en Ontario et le quorum est moins élevé. Au sujet des comités spéciaux, le règlement de 1915 de l'Assemblée législative de Québec dit:

La majorité des membres qui composent un comité spécial en forment le quorum, à moins que la Chambre en décide autrement.

La règle 332 se lit:

Nul comité spécial ne peut, sans une permission expresse de la Chambre, se composer de plus de quinze députés.

Je parlerai plus tard des dispositions qu'on a adoptées en Angleterre à ce propos.

En Nouvelle-Ecosse, où la législature compte 43 députés, les comités sont formés d'un nombre relativement élevé de membres, aussi élevé, si je ne me trompe, qu'en Ontario et Québec.

D'après le rapport que j'ai il n'apparaît pas qu'on veuille augmenter ou réduire, le personnel des comités, et on ne se plaint pas de l'irrégularité et du manque d'assiduité.

J'ai aussi la liste des divers comités du Nouveau-Brunswick avec le nombre des membres, le chiffre du quorum et ainsi de suite. Toutefois je signalerai à l'attention de la Chambre l'opinion du greffier de l'assemblée législative de cette province. Il fait remarquer que le pourcentage de présence des petits comités est plus élevé que pour les comités plus nombreux.

Je n'ai pas encore reçu de réponse de l'Ile du Prince-Edouard, j'ai toutefois un renseignement.

Il n'y a rien de particulièrement intéressant au sujet du Manitoba.

Quant à la Saskatchewan, c'est la majorité qui forme le quorum, à moins qu'il en soit autrement décidé. Je dirai, toutefois, que c'est l'assemblée qui fixe les quorums et ils sont généralement de huit à trois.

Il en est à peu près de même en Alberta. En Saskatchewan et en Alberta, le nombre des membres des comités est considérable. Je crois que c'est un peu comme en Ontario, où les réunions de comités se tiennent sans qu'il y ait empiétement et où elles sont rares.

Ce qu'on me dit de la Colombie-Anglaise semble nous indiquer qu'on ne paraît pas vouloir modifier dans un sens ou dans l'autre. Règle générale, toutes les provinces du Canada ont leurs comités permanents qui se réunissent sans amener d'empiétement et sans que se produisent de grands embarras.

J'ai essayé de me procurer des renseignements sur ce qui se passe en Australie, dans l'Union Sud-Africaine, mais les quelques données suffisantes que je possède n'intéresseraient guère la Chambre. Je voudrais, toutefois, parler de ce qui existe aux Etats-Unis où le rouage parlementaire ressemble beaucoup au nôtre. Les Etats-Unis ont aussi les comités spéciaux permanents de la Chambre des représentants; peut-être sera-t-il de quelqu'intérêt pour les honorables députés de savoir comment ils sont composés. Ces comités sont nombreux, mais le nombre des membres est restreint. Il y a cinquante-cinq de ces comités: il y en a trois d'élections, avec chacun neuf membres; celui des voies et moyens, 26; des crédits, 21; de la banque et du commerce, 21; de la monnaie et des poids et mesures, 19; du commerce entre Etats, 21; des rivières et des ports, 21. Et ainsi de suite. Le nombre des membres est d'environ 20, 22, 22, 21, 21, 20, 22, 22, 19 et ainsi de suite, dans l'ordre de la liste. Il y en a de moins nombreux, par exemple: comité de l'instruction publique, 15; du travail, 14; des brevets, 14; des pensions aux invalides, 16. Il en est qui n'ont que treize membres. Il y a en outre les comités, d'un personnel plus restreint, qui s'occupent des dépenses des divers départements. J'en mentionnerai quelques-uns: dépenses du secrétariat d'Etat, 7; du trésor, 7; de la guerre, 7. Le nombre de leurs membres varie entre 6 et 7. Le comité du règlement en compte 12, dont l'orateur. Un comité plutôt intéressant est le 55e, qui s'occupe de disposer des documents inutiles de l'exécutif, il n'a que deux membres. J'aimerais à citer quelques passages d'une lettre que j'ai reçue du greffier de la Chambre des représentants:

La majorité du nombre des membres, en tenant compte des absents, forme un quorum. A la Chambre, quand elle se forme en comité le quorum est de 100.

En général l'assistance est régulière. Il n'y a que les jours où plusieurs comités doivent se réunir qu'on a de la difficulté à former quorum.

La proportion des comités de la Chambre est déterminée par la force numérique relative des deux grands partis. Le nombre des membres des comités est en proportion du nombre des membres de la Chambre elle-même.

J'aimerais à citer le dernier paragraphe de la lettre, se rapportant au pourcentage de présence des comités plus ou moins nombreux. Voici ce qu'on y lit:

On ne peut répondre à cette question d'une manière bien exacte. Je vous dirai, toutefois, que presque tous

les comités nombreux ont des sous-comités de 3 à 5 membres, ce qui indique qu'on obtient de meilleurs résultats avec des comités peu nombreux.

Je voudrais faire une brève mention des dispositions qui existent en Grande-Bretagne eu sujet des comités particuliers qu'on appelle là-bas comités spéciaux. Aux pages 80-81 du *Manuel of Procedure in the Public Business of the House of Commons of Great Britain* 1912, sous la rubrique "Comités spéciaux" je trouve ce qui suit:

Un comité spécial est un comité nommé par la Chambre pour étudier un projet de loi ou une question, pour recueillir des dépositions et pour faire rapport de son opinion pour l'information de la Chambre et pour l'aider.

Et plus loin:

Un comité spécial ne devra pas, sans la permission de la Chambre, se composer de plus de 15 membres.

Selon moi, c'est tout ce qui m'est nécessaire de citer à ce sujet. Il m'apparaît donc que nous sommes en face de cette situation: les comités de cette Chambre s'assemblent de temps en temps à de rares intervalles, pour étudier des questions de première importance sur lesquelles il n'est pas nécessaire de faire d'enquête, mais au sujet desquelles il serait désirable d'avoir l'opinion d'un grand nombre de députés.

En pareil cas, je crois qu'un comité nombreux a tout à fait sa raison d'être, et je n'entends pas soutenir que les comités de ce genre devraient être plus petits. Mais quelques-uns des comités permanents de cette Chambre et pratiquement tous les comités spéciaux que nous instituons sont obligés de concentrer à un degré intense leur attention sur certaines questions importantes et d'en faire une étude prolongée et attentive, durant des semaines et des mois. En ce cas, il est préférable, à mon avis, que le comité se compose de moins de membres; les membres pourront ainsi assister régulièrement aux séances. Une très bonne assiduité est essentielle en de pareilles circonstances. S'il n'en est pas ainsi, il se produira un état de choses funeste, à mon sens, à l'expédition de la besogne; certains membres, que ce soit par mauvaise volonté ou par suite de circonstances dont ils ne sont pas les maîtres, n'assisteront pas aux séances du comité: on ne pourra compter sur eux que pour voter à l'occasion. En cas de vote, des députés peuvent passer d'un comité à un autre, et cela me semble une pratique fort indésirable qu'un membre de comité puisse voter sur une question importante, quand il n'a pas daigné ou n'a pas pu assister régulièrement aux séances. Je pourrais citer quelques exemples que j'ai observés en cette Chambre, et je demande avec insistance qu'on s'enquière avec soin de toutes la question et

que nous tenions compte de la nature probable du travail accompli par les divers comités, et réglions en conséquence la nomination des membres. Comme de raison, il surgit une difficulté à cet égard; de temps à autre, certains comités siégeront relativement peu et n'auront à étudier que des affaires relativement sans importance au cours d'une session donnée, et l'année suivante, des affaires fort importantes. Mais, pour sûr, vu la situation, nous devrions chercher à régler la nomination des membres suivant les conditions de l'heure. Je ne vois pas la nécessité pour aucun comité de garder toujours les mêmes membres d'année en année. Si, par exemple, le comité de la banque et du commerce avait à faire une enquête aussi importante qu'en 1923—ou plutôt de deux questions importantes exigeant environ quatre-vingts séances—il serait à propos de réduire le nombre de ses membres, afin que les membres assidus, puissent assister régulièrement aux séances et se renseigner sur les questions à l'étude.

Je n'ai pas l'intention de retenir davantage la Chambre, mais je fais remarquer que vu la nomination d'un comité spécial pour étudier les règlements, on pourrait très bien lui renvoyer la question dont je viens de saisir la Chambre, pour qu'il s'enquière plus attentivement et fasse rapport. Et j'ai vraiment confiance qu'après étude supplémentaire de la question par ce comité, nous pourrons prendre quelques mesures en vue de remédier à un état de choses très grave, que dis-je? désastreux, qui règne au sein de quelques-uns de nos plus importants comité. La résolution inscrite à mon nom a été rédigée il y a longtemps, et sa teneur n'est pas exactement ce que je voudrais qu'elle fût, à l'heure actuelle. Je me suis donc entendu avec un ami pour qu'il présente un amendement que je serai heureux d'accepter pour disposer de la question.

M. CHURCH: L'honorable député de Brant (M. Good) a déposé une motion demandant qu'on réduise le nombre des membres des comités permanents, afin que l'assiduité soit meilleure et le rendement plus efficace. Quand nous jetons un regard sur la Chambre vide, pour ainsi dire déserte, aujourd'hui, pendant que quelques honorables messieurs discutent des questions purement théoriques, il me semble que le raisonnement apporté par l'honorable député à l'appui de sa résolution peut s'appliquer aussi aux représentants en cette Chambre, et nous pourrions prétendre pour le même motif que si nous en diminuions le nombre, l'assiduité aux séances et le rendement seraient meilleurs. Pas du tout. Le nombre des députés ou des membres de comités n'a rien à faire avec le ren-

dement ou l'assiduité. Les députés ne viennent pas en Chambre pour entendre des futilités tandis que l'on devrait s'occuper des problèmes du jour, des problèmes pratiques d'ordre économique et de leur solution, ou de problèmes d'intérêt local pour un député ou d'intérêt national.

Il est à peu près temps de supprimer complètement la journée réservée aux députés et d'aborder la discussion des questions inscrites au Feuilleton de jour, quand les ministres présentent les crédits de leurs départements respectifs. Quand on réfléchit combien de motions relatives à nombre des questions abstraites qui encombrent le Feuilleton de la Chambre, le peuple du Canada a lieu de se féliciter, je pense, de ce qu'il y ait un Sénat pour nous soustraire au déluge de projets de loi que ces honorables collègues et quelques autres voudraient inscrire dans les statuts. Les sessions du Parlement devraient être plus courtes. Nous ne pouvons nous attendre que les députés siègent ici, de jour en jour, et de mois en mois, pour entendre des débats sur des questions théoriques.

L'assemblée de l'Ontario, qui a une programme chargé se débarrasse en six semaines ou deux mois. Je suis d'avis que le Parlement pourrait faire une session en deux mois et demi ou trois mois, si nous avions des règles de procédure améliorées. Les discours devraient être abrégés et limités; les propositions devraient être soumises à un comité avant de pouvoir venir en discussion devant la Chambre. Le comité chargé de reviser le règlement rendrait un fier service au pays s'il proposait l'adoption des formalités qu'il faut accomplir au parlement anglais et qui limitent la discussion des projets en appliquant la clôture réglementairement. L'honorable député de Brant (M. Good) peut s'estimer chanceux, aujourd'hui. S'il y a si peu de députés présents à la séance sur une représentation de plus de deux cents membres, combien aurait-il d'auditeurs, si son projet était adopté? Il parlerait devant des bancs vides.

Une des raisons qui fait que si peu de membres assistent aux séances d'initiative parlementaire, c'est qu'on y discourt sur des projets purement théoriques. Considérons le nombre des questions d'intérêt pratique immédiat qui attendent une solution, comme le chômage, la question sociale, la question des transports, la situation du commerce et de l'industrie, de l'agriculture, etc. Il n'y a pas dans les pages du Feuilleton une seule proposition tendant à résoudre d'une façon pratique les nombreux problèmes qui nous embarrassent, soit dans l'ouest, le centre ou dans l'extrême est. Les populations de l'Ouest nous entretiennent durant des mois de leurs doléances et elles s'estiment heureuses quand elles ont envoyé une mission exposer leurs besoins au Gouvernement. On peut en dire autant des Provinces maritimes. Le centre du Canada devrait à son tour s'éveiller et faire connaître ses desiderata à qui de droit. Cette partie du pays est trop modeste, en vérité; c'est elle pourtant qui a supporté le gros des charges publiques depuis 1867. Il lui appartiendrait d'exposer ses besoins au gouvernement d'Ottawa, et alors l'Est et l'Ouest verraient que leur situation est passablement bonne.

Je répète que le Gouvernement devrait nous proposer de nouvelles règles de procédure plus modernes qui abrégeraient les sessions. Il faut être riche pour appartenir au Parlement, avec des règles qui allongent les sessions jusqu'à cinq mois par année. Nous avons siégé ici jusqu'au 19 de juillet, puis sont venues les vacances de juillet et d'août, et la meilleure partie de l'année s'est trouvée envolée. Les ministres sont très occupés avec leurs départements et ils doivent encore donner une partie de leur temps à écouter des discussions académiques dans la Chambre.

J'ai parcouru les projets de résolution inscrits au Feuilleton, du premier au dernier, et je n'en ai pas relevé un seul qui fût d'une utilité pratique. Mais, on discute plus de questions sérieuses dans une séance de parlement modèle, dans nos universités, que nous n'en avons entendu ici depuis deux mois. On devrait supprimer à partir d'aujourd'hui les jours de séances réservés au projet d'initiative parlementaire et renvoyer ceux qui sont déjà inscrits à la discussion des subsides. Quant à moi, je suis disposé à faire ma part de sacrifice en consentant à la jonction de mes motions à l'examen des crédits. J'en ai trois, une sur le chômage, une sur l'émigration et l'autre concernant la restauration des démobilisés dans le civil.

Je n'ai pas confiance que le projet de notre collègue réussisse à augmenter l'efficacité parlementaire. La quantité des membres dans une assemblée n'a aucun effet à cet égard. Pour toutes ces raisons je ne puis voter le projet de résolution.

M. McQUARRIE: Le défaut principal que j'aperçois dans notre système, c'est que les comités ne se mettent pas à la besogne assez tôt. Si je m'en souviens bien, l'année dernière, les comités permanents ne se sont réunis pour travailler qu'après Pâques. Il est résulté que vers la fin de la session pour le gros du travail, plusieurs comités durent siéger simultanément. La plupart d'entre nous faisions partie de deux ou trois comités et il nous était impossible d'assister à toutes les discussions.

Nous avons déjà gaspillé pas mal de temps sans faire beaucoup de travail dans les comités.

J'appartiens à trois comités. Aucun ne s'est encore réuni. Cette session, j'en ai peur, se comportera comme ses devancières. Les comités ne tiendront pas de séances avant Pâques. Si le Gouvernement pouvait diriger le travail d'une façon pratique et obliger les comités à commencer leurs travaux dès l'ouverture de la session, il serait peut-être possible d'éviter que deux comités siègent en même temps comme cela s'est fait de tout temps.

Pour ce qui est du personnel des comités, je doute fort que le fait de le diminuer puisse faire beaucoup de différence. Et si la présente résolution est adoptée, je ne crois pas que la situation soit sensiblement améliorée. Le Gouvernement pourrait cependant faire quelque chose pour activer le travail des comités. L'autre jour, j'ai demandé au premier ministre si les comités se réuniraient avant les vacances de Pâques? Et mon très honorable ami a répondu que, pour lui, c'est là une affaire à régler par les membres des comités intéressés. De plus a-t-il ajouté, si je crois qu'un comité dont je fais partie devrait commencer ses travaux sans délai, c'est à moi de discuter la question avec le whip,—il s'agit du whip ministériel, je le présume,—afin de prendre des mesures pour que le comité se réunisse et se mettre au travail. Or, je ne suis pas le surveillant du whip ministériel et je ne suis pas en mesure de dicter en aucune façon au Gouvernement ou aux présidents des comités le jour et l'heure où ils devront se mettre à l'œuvre. Si je tentais des démarches de cette nature auprès de n'importe quel président de comité, il me répondrait séance tenante de me mêler de mes affaires. A mon titre de membre de cette Chambre, toutefois, le devoir m'incombe d'exposer ma manière de voir sur cette question et je demande l'adoption de mesures afin que les comités n'attendent pas le milieu de la session pour se mettre à l'œuvre.

M. BROWN: Nous avons tous le désir, j'en suis convaincu, de faciliter l'expédition des affaires; cependant, depuis que j'occupe un siège ici, j'ai souvent éprouvé les sentiments manifestés par l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie), que les comités tardent trop à commencer leurs travaux. Certaines des affaires, renvoyées à des comités parlementaires, pourraient leur être soumises tout aussi bien au commencement de la session. D'autre part, certaines questions ne peuvent faire le sujet des délibérations des comités tant que nous n'avons pas dépassé les premières étapes de la session. Cependant, je n'ai pas l'intention de discuter la question au long pour l'instant. On a déjà donné à entendre qu'il existe peut-être une meilleure méthode de régler la question que de la mettre aux voix. Au début de la présente session, le Gouvernement a promis,—et avec raison à mon sens,—de nommer un comité spécial afin d'examiner s'il y a lieu de reviser le règlement parlementaire. Or, si je ne me trompe, ce comité a été choisi. Il s'agit, cela va de soi, de reviser la procédure en vogue tant à la Chambre des communes que dans les comités. Je propose donc, appuyé par l'honorable député de Battle-River (M. Spencer), l'amendement qui suit à la résolution en discussion:

Que tous les mots après le mot "avis" dans la 2e ligne soient retranchés et remplacés par les suivants:

Que la question de réduire le personnel des comités permanents afin d'obtenir une plus grande assiduité et d'assurer plus d'efficacité soit renvoyée au comité déjà nommé pour prendre en considération, l'opportunité de reviser le règlement de la Chambre, et que ledit comité soit requis de faire rapport sur ce sujet durant la présente session.

L'hon. M. GRAHAM: Afin de rendre la motion de l'honorable député plus conforme à la résolution nommant le comité, puis-je suggérer à mon honorable ami de la modifier ainsi qu'il suit: "un comité spécial nommé pour prendre en considération, de concert avec monsieur l'Orateur."

M. BROWN: Certainement; je propose que mon amendement soit modifié en conséquence, monsieur l'Orateur.

M. GOOD: Avant que l'amendement soit mis aux voix, monsieur l'Orateur, je désire faire observer que la proposition me va absolument et que c'est là la procédure régulière à suivre, dans les circonstances.

Je tiens également à signaler que l'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) a quatre résolutions inscrites à son nom au Feuilleton tandis qu'une autre proposition de mon honorable ami a déjà été discutée. Si l'honorable député désire se débarrasser des jours réservés à l'initiative parlementaire, il est en mesure d'y contribuer autant que n'importe qui ici.

Pour ce qui est des remarques de l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie), je doute fort que la convocation plus hâtive des comités fût de nature à résoudre la difficulté que j'ai exposée tout à l'heure. Du moment que deux ou trois comités se réunissent le même jour et à la même heure pour ainsi dire, il est absolument nécessaire que le personnel soit différent. Ce problème s'est déjà présenté par le passé et je prétends que nous devrions tenter de lui donner une solution.

Quoique je partage absolument l'avis de l'honorable député quant à la nécessité d'obliger les comités à se réunir aussitôt que possible après l'ouverture de la session, je lui

ferai observer que cette réforme ne constituera pas une solution convenable à la difficulté en face de laquelle nous nous trouvons.

M. l'ORATEUR: Plaît-il à la Chambre d'adopter l'amendement en discussion?

(L'amendement est adopté).

M. l'ORATEUR: La Chambre accepte-t-elle la motion principale ainsi modifiée?

(La motion principale ainsi modifiée est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA DEFENSE DU LITTORAL ET DES TRANSPORTS MARITIMES

M. NEILL propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le Canada doit étudier la question de la défense de son littoral et de ses transports maritimes.

—Monsieur l'Orateur, j'ai rédigé cette résolution dans les termes les plus simples et les plus larges possibles. Je désire éviter l'erreur commise, je crois, l'autre jour, par mon collègue de York-Sud (M. Maclean) lorsqu'il a proposé sa résolution relative à la loi constitutionnelle. Il a perdu beaucoup d'appui en faveur du principe de sa motion en y greffant les moyens détaillés de la mettre à exécution.

Que la Chambre me permette de faire une diversion durant quelques instants au sujet d'une question d'un caractère plus personnel. Il y a quelques mois, j'ai vu un éditorial du *Mail and Empire* je ne devrais pas dire que je l'ai vu, car c'est un autre qui a signalé cet article à mon attention. Quant à moi, je ne m'abonne qu'à des journaux recommandables.

M. GARLAND (Bow-River): Où est publiée cette feuille?

M. NEILL: Je n'en ai qu'une vague connaissance, mais je crois qu'elle est publiée à Toronto. Je me demande si c'est dans cette ville que paraît l'*Orange Sentinel*. C'est là, n'est-ce pas? Eh bien! monsieur l'Orateur, cela explique une foule de choses. Je m'étonne qu'une ville, qui se choisit des représentants aussi habiles, en particulier l'honorable député de Toronto-Centre (M. Bristol) et celui de Toronto-Ouest (M. Hocken) encouragent des journaux de cet acabit. Lorsque l'occasion s'en présentera, je me ferai un devoir d'aller à Toronto et d'étudier les mœurs et les coutumes de cette population si curieuse et si intéressante avec ses étranges journaux.

L'éditorial en question a un cachet tout particulier. Les faits qu'il présente sont inexacts, sa logique est très nébuleuse et ses fautes contre la grammaire sont de nature à nous surprendre. Il laisse entendre qu'il existe une noire conspiration entre moi-même et les membres du Gouvernement, au sujet du dépôt de cette résolution. Comme mes intentions sont des plus pures, je me demande comment il peut y avoir conspiration et ce qu'elle pourrait bien rapporter à qui que ce soit. Néanmoins, la Chambre peut-être certaine qu'avant d'inscrire cet avis de motion au Feuilleton, je n'ai eu aucun rapport avec aucun membre du cabinet ni même de la Chambre. Si le *Mail and Empire* de Toronto voulait bien me croire—mais je suppose que de longues années passées à brasser les préjugés dans un intérêt de parti ont tellement obscurci son esprit qu'il ne peut me croire—il comprendrait que si j'ai fait insérer cet avis de motion au Feuilleton c'est simplement parce que représentant la circonscription la plus à l'ouest du Canada qui supporterait le premier choc en cas d'une guerre sur le Pacifique, j'ai jugé de mon devoir d'exposer ces faits devant la Chambre, vu que lorsque l'heure critique aura sonné je ne veux pas que mes commettants m'accusent d'avoir négligé d'avertir le pays et le Parlement tout en étant au courant de la situation. Je me propose donc de me décharger de cette responsabilité sur les épaules du ministère et de la Chambre.

Dans la discussion du sujet, j'aurai bien soin de ne pas me placer au point de vue d'un parti ou de l'autre, et c'est pourquoi j'ai pris garde de ne pas chercher à savoir ce que les libéraux ou les conservateurs, peu importe, auraient dû faire ou non à cet égard dans le passé. Nous vivons dans le présent et nous travaillons pour le progrès du pays. Ne réveillons pas les morts. Cette question est assez vaste pour occuper l'attention des esprits les plus éclairés des trois groupes de la Chambre, afin que le Gouvernement soit renseigné sur les meilleurs moyens à prendre pour le bien général du pays. Je suggérerais humblement à mes collègues de nommer un comité de la Chambre—un comité peu nombreux composé de quelques-uns des membres les plus capables des trois partis—pour étudier cette question. Je crois les chefs des conservateurs et des progressistes assez généreux pour faire taire les intérêts de leurs groupes respectifs et pour travailler de concert avec les membres du Gouvernement dans le comité, avec l'aide d'experts—les délibérations du comité ne seraient guère utiles sans les lumières d'experts touchant une question aussi technique. On pourrait dans ces circonstances décider d'une politique qui serait au plus grand avantage du Canada, et qui serait connue peut-être, sous le nom de politique nationale, mais je suppose que ce serait

empiéter sur une marque de commerce établie depuis longtemps. On pourrait peut-être lui attribuer l'étiquette de programme "canadien"; alors le mérite n'en rejaillirait pas plus sur le ministère que sur l'opposition mais bien sur tous les partis de la Chambre; le programme serait peut-être voué à un succès plus certain par suite d'une origine dénuée de tout esprit de parti.

Cette question présente deux aspects que je veux traiter aussi brièvement que possible. Le premier, et de beaucoup le plus important, est celui-ci: Cette défense est-elle nécessaire?" L'autre, le second, concerne la méthode d'assurer cette défense. La première question est de beaucoup la plus importante; du moment qu'on en convient je me soucie peu que nous nous entendions tous sur les mesures à prendre pour assurer cette défense, car pareil accord serait presque impossible. Il est remarquable que la Chambre ne compte pas un seul représentant,—je ne crois pas faire erreur,—qui possède des connaissances réelles, pratiques, au sujet de la défense navale. S'il s'agit de droit, de médecine ou de questions militaires nous avons un grand nombre d'experts,—des hommes ayant qualité pour parler avec autorité,—mais non pas au sujet du problème qui nous intéresse parfaitement.

M. HANSON: Et le ministre donc?

M. NEILL: Il n'a pas, je crois, de connaissances personnelles en matière de marine.

M. GARLAND (Bow-River): Et l'honorable député de Lunenburg (M. Duff)?

M. NEILL: La pêche et la défense navale sont deux questions bien distinctes. Abordant le second aspect de la question je veux faire ressortir ceci: Il existe une forte divergence d'opinions, naturelle d'ailleurs, touchant les mesures à prendre pour assurer cette défense navale. D'aucuns préconiseraient l'achat ou du moins l'emprunt de navires de l'Angleterre. D'autres voudraient nous faire construire nos propres navires. D'autres encore sont d'avis que ce qu'il faut ce ne sont pas des vaisseaux de ligne, mais bien des aéroplanes, des sous-marins et peut-être le gaz,—mais je ne veux pas faire naître une controverse en discutant ces diverses opinions. Je l'ai dit tout à l'heure, il faut soumettre ces questions à des spécialistes. Il est cependant deux considérations que je tiens à souligner car il faudrait en tenir compte dans l'élaboration de tout projet de défense. La première, c'est que nous avons à Esquimalt, près de Victoria, un bassin de radoub qui sera bientôt parachevé au prix, si je ne m'abuse, de 7 millions de dollars. Ce bassin est d'importance vitale pour la marine anglaise dans les eaux du Pacifique. Sa présence serait d'une valeur inestimable si, en cas de guerre les vaisseaux de cette marine se trouvaient dans l'obligation d'être réparés; ils n'auraient pas besoin de rentrer en Angleterre. En cas de guerre les navires venant d'Angleterre se verraient peut-être forcés de passer par le cap Horn, car le canal de Panama pourrait être démoli dès le début des hostilités; aussitôt arrivés sur le littoral Pacifique du Canada ils seraient obligés d'entrer au bassin de radoub, car un vaisseau de guerre est une machine extrêmement délicate qui exige un soin et une attention constante. Donc la protection de ce bassin de radoub est de la plus haute importance. Et pourtant aujourd'hui il est exposé aux attaques du premier venu qui viendrait dans un canot automobile armé de quelques fusils; on pourrait facilement faire sauter le bassin. Il y a bien quelques vieux canons démodés montés sur les fortifications, mais en cas d'attaque leur besogne serait toute taillée pour se protéger eux-mêmes sans songer à défendre le bassin. Un autre point c'est que le golfe Barkely sur la côte ouest de l'île de Vancouver serait peut-être le point central de toute attaque contre le Canada, car c'est l'endroit où notre territoire s'avance le plus à l'occident; il est le plus exposé et manque particulièrement de protection. Il y a là un port naturel qui occupe le troisième rang parmi les plus grands ports du globe; le golfe pénètre à trente milles dans l'île de sorte que son entrée se trouve à trente milles de la côte occidentale; il y a là le terminus d'un de nos chemins de fer transcontinentaux. Il faudrait décidément lui fournir quelque protection et le bassin de radoub devrait être protégé contre les attaques venant tant de la mer que de l'air; les fortifications sur terre sont moins importantes.

Je parle de la côte du Pacifique parce que c'est la région que je connais le plus et aussi, dans une certaine mesure, parce que c'est là qu'il faut redouter davantage la possibilité d'une guerre. L'idée n'est pas de moi. Dernièrement encore le major McBrien, chef de l'état-major canadien a affirmé publiquement sa ferme conviction, fruit d'une étude approfondie et d'une connaissance intime de la question, que le théâtre de la prochaine guerre sera l'océan Pacifique. Autre raison: le Pacifique est plus éloigné de l'Angleterre. Une flotte peut traverser l'Atlantique de la Grande-Bretagne à Halifax, en, je suppose, quatre jours; la même flotte n'arriverait au Pacifique qu'au bout de deux ou trois, peut-être six semaines.

Pour vous donner une idée de l'importance du Pacifique je puis faire remarquer que le tonnage des navires en mouvement dans ces ports s'est accru de 500,000 à 11 millions; au seul port de Vancouver l'année dernière il était de 2 millions.

J'arrive maintenant au grand point de mon argumentation. Nous maintenons qu'ils nous faut une défense sur la côte Pacifique et si on nous demande: "Défense de quoi?", je signalerai le bassin de radoub de Victoria, les quais et les bâtiments publics pour lesquels on a dépensé beaucoup d'argent. A Vancouver il y a une cale-sèche flottante qui a une très grande valeur; il y a les élévateurs et tout ce que l'Etat possède dans le port de Vancouver. Tout cela représente des millions et ce n'est pas fini. Trois lignes de chemin de fer y ont leur terminus. C'est à peu près la même chose à Prince-Rupert. Là aussi il y a un élévateur, le terminus d'une ligne transcontinentale. Sans exagérer, ces biens publics et privés représentent en chiffres ronds à peu près 200 millions de dollars. Or, si on voulait les assurer contre les risques de guerre, il faudrait verser une prime considérable. Le littoral est entièrement exposé et absolument sans défense sur une longueur de dix mille milles, en comptant les petits bras de mer; il faut aussi protéger le Fraser, ce grand fleuve qui arose le centre de cette région.

Mais la raison la plus importante, celle sur laquelle je tiens à baser tout mon plaidoyer en faveur de l'adoption de mesures de défense, en supposant qu'il n'y en eût pas d'autre, c'est la protection du commerce maritime. A part de ce qui est transporté par voie ferrée, il entre et sort entre le Canada et les Etats-Unis, par mer, plus de deux millions de dollars de marchandises par jour. Mettons une moyenne de quatorze jours par voyage. Cela représente environ 15 millions de dollars de marchandises allant ou venant du Canada, qui sont constamment sur mer. Cela donnera à mes honorables collègues une idée de l'ampleur du commerce maritime. C'est évidemment ce commerce que viseraient les assaillants. Un torpilleur ennemi pourrait venir rançonner les villes de Victoria ou de Vancouver, ou encore faire sauter la cale-sèche; mais le plus grand dommage qu'on pourrait causer au Canada serait d'attaquer et de détruire sa marine de commerce. Les Allemands devaient se contenter de couler les navires, faute de pouvoir les interner dans leurs ports. Mais dans notre cas, ce serait différent: l'ennemi aurait le double avantage de pouvoir saisir et les navires et les marchandises. Ce n'est pas à des cuirassés, à des navires de guerre peu rapides qu'on confierait cette bésogne, mais à des croiseurs légers ou à des navires corsaires. Ils pourraient bombarder une ville et la rançonner, mais leur objectif serait de faire le blocus du littoral et de détruire les navires de commerce. La province de la Colombie-Anglaise serait la plus exposée, car c'est là que convergent les différentes lignes commerciales qui aboutissent au littoral. Un navire, une fois rendu en pleine mer, pourrait échapper, car l'océan est vaste et la flotte anglaise défendrait probablement les grandes voies maritimes; mais c'est pour les petits ports qu'il y a du danger. Voilà ce qu'il nous faut défendre dans le Pacifique.

On demandera: Contre qui pensez-vous qu'il faille se défendre? Nous avons tous observé les difficultés qui surgissent en Europe. Il suffit de lire les journaux pour voir qu'elle est constamment menacée d'une guerre. Dans le Pacifique, il y a sept nations intéressées, ou si l'on compte l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada pour une, cinq nations ayant de gros intérêts territoraux, dont l'une d'elles peut précipiter une guerre n'importe quand, ou comme la Belgique, être entraînée dans un conflit absolument malgré elle.

Voyons si une guerre est possible. Je sais qu'il est très impopulaire de parler de la guerre, qui cause une sorte de réaction psychologique. Les souffrances que le peuple a endurées pendant et depuis la dernière guerre, la leur ont fait haïr; on veut l'oublier en n'en parlant pas. Les gens disent: Il n'y a pas de guerre il n'y en aura plus jamais. Mais nous manquerions à notre devoir de législateurs si nous fermions nos yeux à la réalité, tout disposés que nous soyons à le faire. On nous dit qu'il est inutile de parler de la guerre et qu'on a la Société des nations. Oui, on a la Société des nations. Cela me prendrait une heure pour vous citer les exposer les incapacités de la Société des nations; mais tous ceux qui sont au courant des évènements vous diront que cette institution est une source de faiblesse pour la Grande-Bretagne qui n'en aurait jamais fait partie si elle avait pensé que les Etats-Unis se tiendraient à l'écart. La Grande-Bretagne doit faire face à de grands obstacles et de grands dangers à cause de son adhésion à la Société des nations. De deux choses l'une: Soit qu'elle abandonne la France, soit qu'elle use de la force à l'égard de plusieurs petits états des Balkans qui sont susceptibles à tout moment de causer des embarras. Il n'y a pas de doute que sa situation presque d'isolement au sein de la Société des nations ne soit une source de danger. Mais les Etats-Unis ne font pas partie de la Société. Une Société des nations qui ne comprend ni les Etats-Unis, ni l'Allemagne, ni la Russie ou la Turquie, pays ayant une population totale de plus de 300 millions ou à peu près la

moitié de toutes les races blanches du globe ne peut s'empêcher d'être affaiblie et de manquer de force pour arrêter la guerre.

On nous conseille de demeurer sans défenses parce qu'un certain nombre de gens crient: "Paix, paix!" alors que la paix n'existe pas. Faut-il nous enseigner cette leçon une seconde fois? Avant la guerre, qui faisait des déclarations pacifiques aussi éclatantes que l'empereur d'Allemagne? Notre croyance aveugle en ses assurances intéressées n'a-t-elle pas été payée par nous dans le sang de la race humaine? Il est absolument vrai que beaucoup d'hommes gisent aujourd'hui dans les Flandres parce que nous avons été forcés d'envoyer à la hâte des hommes qui n'étaient pas préparés. C'est dans le sang que nous payons notre imprévoyance. Quand nous nous souvenons qu'on a envoyé au front des soldats d'infanterie qui n'avaient jamais tiré un coup de fusil avant d'arriver là, des aviateurs qui sont montés la troisième fois qu'ils voyaient un aéroplane, parce que l'on était pressé et qu'on manquant d'instructeurs ou d'appareils; des artilleurs à qui l'on donnait vingt charges de munitions par semaine, alors que l'ennemi pouvait en tirer autant par minute, nous commençons à comprendre que nous avons payé par le massacre de nos soldats notre crédulité dans les assurances réitérées de l'empereur d'Allemagne et de ses semblables.

Outre l'argument basé sur la Société des nations et qu'on a avancé, il en existe un autre. On nous dit que le désarmement va se produire. Nous avons eu des conférences de désarmement et nous en aurons d'autres. Mais je me demande à quoi elles serviront et je pense que leur utilité demande d'être examinée de près. Jusqu'ici, les résultats tangibles des propositions faites par les conférences de désarmement ont été bien minces, plus minces encore qu'on ne le croirait. La seule limite imposée par la conférence de désarmement de Washington n'était pas du tout dans le but de diminuer les flottes. On s'attendait à cela, mais tout ce qu'elle a limité a été le tonnage et le nombre des vaisseaux de ligne; c'est-à-dire les navires de guerre de la catégorie des dreadnoughts. Il y avait aussi une disposition intéressant les navires porte-aéronefs. Elle a aussi imposé une restriction aux navires auxiliaires —navires de moindre tonnage que les vaisseaux de ligne—et la restriction n'intéressait que leur tonnage et leur armement. Le résultat, c'est qu'au lieu de diminuer les flottes, cela les a augmentées, car il est facile à comprendre qu'on peut construire plus de navires quand ils sont de dimensions raisonnables et d'un prix moindre que lorsqu'il faut construire un énorme dreadnought. Imaginons que ce rêve d'utopiste se réalise—bien que ces rêves ne se soient jamais réalisés—mais imaginons que le désarmement soit un fait accompli, imaginons qu'on réussisse à supprimer les instincts, les ambitions et les passions de toutes les nations du globe, qu'elles appartiennent ou non à la Société des nations, et que nous ayons un désarmement universel—chose qu'un enfant ne voudrait pas croire—qu'est-ce que cela signifierait? Cela ne serait d'un grand avantage que dans un sens et dans ce sens seulement: ce serait énormément avantageux pour la race humaine en supprimant les pertes économiques causées par les armements, et c'est tout ce que cela ferait.

Je vais poser un autre principe et insister pour l'expliquer, parce que c'est le nœud de mon argumentation. Le désarmement n'arrête pas la guerre. Le peuple peut croire le contraire, mais c'est faux. On n'a jamais rien énoncé de plus faux que cette proposition qui veut que la guerre soit causée par les armements et que le désarmement supprime la guerre.

M. SHAW: L'honorable député prétend-il que des armements arrêteraient la guerre?

M. NEILL: Non. Les armements encouragent la guerre jusqu'à un certain point. Ils encouragent une nation à se montrer brutale vis-à-vis de ses voisines plus faibles. Le désarmement, jusqu'à un certain point, encourage aussi la guerre, parce qu'une nation sans défense et sans protection offre plus de chances d'attaque à une voisine agressive qui veut profiter de sa faiblesse. Dans cette mesure restreinte, le désarmement encourage la guerre comme aussi l'armement.

M. SPENCER: L'honorable député peut-il nous dire ce qui, à son avis, est la cause de la guerre?

M. NEILL: J'y arrive. Je voulais être tellement précis que j'ai écrit ce que j'avais à dire. La guerre est causée par des conflits entre les politiques nationales, économiques et de races, par la concurrence économique perpétuelle, par les disputes du commerce, par la demande de débouchés pour des surplus de population, par la demande pour une place au soleil. Voilà les causes de la guerre qui n'est pas amenée parce qu'une nation est plus armée qu'une autre. La guerre a existé sur la terre longtemps avant les armements. Les hommes ont combattu avec des faucilles et des faux, à défaut de meilleures armes et ils recommenceraient s'ils n'avaient pas les armements modernes. Mais ce n'est pas tout ce qui se produirait. Voici ce qui arriverait si nous obtenions un désarmement universel. Il y aurait des nations qui accepteraient ostensiblement le

pacte tandis qu'elles prépareraient en secret la guerre. Elles outilleraient et aménageraient leurs fabriques, apparemment dans un but industriel mais de façon à pouvoir les transformer en usines de guerre par le simple embrayage d'une partie et la démolition de cloisons. Le peuple le plus dénué de scrupules et le plus adroit à dissimuler ainsi aurait le pas sur les autres, tandis que la nation fidèle au traité de désarmement se trouverait dans un état d'infériorité: d'où grande incitation à la malhonnêteté.

M. WOODSWORTH: Si la guerre a en grande partie pour cause les questions économiques, ne serait-il pas sage de s'appliquer à supprimer les systèmes économiques qui perpétuent la guerre?

M. NEILL: Oui. Je suis bien convaincu que l'âge d'or nous rendra tous heureux, mais cela n'est pas prêt d'arriver. Je parle du présent, la situation actuelle et de notre temps. Ayant peu d'espoir de vivre dans cent ans, je m'occupe de ce qui se passe aujourdd'hui. Il y a aussi le cas des peuples dont le gouvernement ignorera les conférences de désarmement, et dont les industriels construiront des causes et des engins de guerre soi-disant pour eux-mêmes et qui seront prêts, au moment d'une déclaration de guerre, à les livrer à la première nation qui se présentera et qui les aura peut-être commandés d'avance. La conférence du désarmement ne s'appliquait qu'aux grosses unités de combat, aux cuirassés et aux gros croiseurs; elle ne comprenait pas les croiseurs légers, contre-torpilleurs, aéroplanes, ni les gaz. Pour se faire une idée de ces "préparatifs secrets" il suffit de se rappeler ce qui se passe actuellement en Allemagne. La commission militaire des alliés confesse qu'elle ne peut réussir à y faire respecter le traité de Versailles. Elle a découvert des grandes quantités de masques contre le gaz, d'appareils à fabriquer les gaz, de cartouches et de fusils, et tout cela malgré la surveillance des alliés. L'on a constaté aussi qu'il existe toujours un état-major et des cadres suffisants pour constituer une armée aussi considérable que celle d'avant guerre.

M. SHAW: L'honorable député a-t-il bien confiance dans ce rapport de la commission interalliée?

M. NEILL: Je crois que je puis me fier dans une large mesure au rapport d'une commission présidée par le maréchal Foch et reconnu par l'Angleterre.

M. SHAW: Je ne le pense pas.

M. NEILL: J'allais parler plus au long de la conférence de Washington qui s'est terminée par une convention très grosse de conséquences pour l'Angleterre qui a abandonné sa politique de la double unité. Après avoir maintenu une marine de force àgale à celles de deux pays réunis, elle a consenti, malheureusement pour nous je crois, à n'avoir plus que l'équivalent de la plus forte marine étrangère, de sorte que toute alliance de deux nations se trouvera à disposer d'une flotte supérieure à la sienne. Voilà le fait principal de la conférence.

Les peuples n'affichent pas leur intention de se préparer à la guerre ou de la déclarer. Vous ne pouvez en juger que par indices. Si vous êtes au courant de ce qui se passe tous les jours aux Etats-Unis, ne voyez-vous pas qu'on y augmente constamment les moyens de défense: la marine, l'aéronautique? On y recrute même des infirmières afin de parer à toutes les éventualités. Reportez-vous au budget du Japon et vous constaterez que la moitié des crédits sont affectés aux préparatifs de guerre. Le Japon a prolongé et étendu son service obligatoire. Tout cela indique quelque chose, et ce qui est encore plus grave, c'est cette alliance tant redoutée par les observateurs, depuis un siècle, des slaves et des asiatiques. La Chine, le Japon et la Russie ont constitué une alliance défensive et peut-être même offensive. La population chinoise ne se compte pas pour ainsi dire, et les Chinois bien entraîné, armé et commandé est un très bon soldat qui n'a pas de supérieur. L'effectif de l'armée chinoise sera de 800,000 hommes en temps de paix, et susceptible d'être doublé. Cette armée recevra son instruction et son entraînement des officiers Japonais dont le talent et l'énergie sont connus. Les Japonais ont leur excellente flotte et une armée permanente de 250,000 hommes qui peut être portée à 500,000 dans l'espace de trois semaines. Puis, il y a la Russie qui peut si facilement fournir, non seulement des hommes, mais nourrir des soldats, et surtout produire une diversion en déclenchant du côté européen une guerre qui exigerait la concentration de flottes et d'armées. C'est une coalition que je dirai, sinon irrésistible, du moins jusqu'à un certain point très forte et très puissante. Son objet, on ne s'en cache pas, est de faire échec à toute coalition des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et de la France; je remarque, en même temps, que la coalition slavo-orientale laisse la porte ouverte à l'Allemagne et ce serait trop escompter que de penser qu'elle ne profitera pas de l'avantage qui lui est offert. Ces trois puissances, les deux nations orientales et la Russie, ont une population réunie de 522,000,000, ce qui peut aller jusqu'à 582,000,000 en comptant celle de l'Allemagne, et pour faire face à quoi? A une

population totale de 185,000,000, qui est celle de trois nations: la France, l'Angleterre et les Etats-Unis. Abstraction faite de l'Allemagne, c'est un peu plus que le tiers et si l'Allemagne entre en ligne de compte, c'est beaucoup moins que le tiers.

Dans ces conditions ce n'est donc pas une utopie de prétendre que la guerre peut éclater un jour ou l'autre et elle éclatera; très vraisemblablement elle sera déclenchée sur le Pacifique. Ce n'est pas mon opinion que je vous donne, c'est celle du major général MacBrien. Allons-nous laisser l'histoire se répéter? L'Angleterre a eu dans la personne le lord Roberts un militaire d'une grande valeur et d'une grande expérience; il a passé les dernières années de sa vie à mettre l'Angleterre sur ses gardes et à la prévenir de ce qui allait se produire. Son opinion n'avait pas l'idée militariste pour fondement, mais elle s'inspirait des signes des temps, tout comme l'homme des champs consulte les pronostics de la température ou des moissons. On le payait très cher pour son travail, mais on se moqua de ses avis. Depuis nous avons expié cela. A l'heure qu'il est nous avons les avis du major général MacBrien; et ils nous annoncent une guerre sur le Pacifique.

M. BIRD: L'honorable député ne pense-t-il pas que la solidité et la souplesse de notre système de crédit national est une protection plus sûre pour notre pays que des armements qui seront déjà surannés quand on aura fini de les fabriquer?

M. NEILL: Je crois avouer que je ne le pense pas. Quand je m'en vais me battre je veux des armes et non une situation économique plutôt problématique.

M. BIRD: N'est-ce pas un fait reconnu que la guerre n'a pas été gagnée par les nations qui avaient des armements supérieurs, mais par celle dont le système de crédit était le plus souple, le plus sain?

M. NEILL: C'est vrai dans une guerre de longue durée, mais quels sont les pays qui ont repoussé l'attaque et ont fait les frais du début?

J'énonce la proposition que nous avons besoin d'organiser notre défense; si nous l'acceptons, c'est à nous, maintenant, de nous demander sur lesquelles de nos ressources nous pouvons compter et ce que nous devons attendre des autres. Sauf un ou deux navires pourvus de canons de place surannés, nous n'avons pratiquement rien sur le Pacifique. Nous avons un contre-torpilleur avec trois canons de 4 pouces au lieu de quatre canons de 4.7 comme il s'en trouve sur les navires modernes. Pour ce qui est de son champ d'opération, il n'y a rien à en attendre; il ne pourrait rien atteindre à cinq milles.

Il est désespérement déclassé par les navires modernes du même modèle; et il fut construit au début de la guerre quand les matérieux et le temps étaient des considérations d'importance.

M. CARROLL: L'honorable député n'ignore pas, je suppose que ces navires ne servent qu'aux fins d'instruction.

M. NEILL: En grande partie, mais c'est, tout de même, tout ce que nous possédons.

M. GARLAND (Bow-River): N'y a-t-il pas danger que cela nous amène une autre subvention Petersen pour les armements?

M. NEILL: Ce sujet est pourtant de trop d'importance pour qu'on le traite à la légère. Nous nous occuperons de la subvention Petersen en temps et lieu et je suis chagrin d'entendre l'honorable député de Bow-River traiter si à la légère une question dont il reconnaîtra la gravité plus tard. Je prierais l'honorable député de ne plus m'interrompre parce que je voudrais en finir avant six heures avec le contre-torpilleur. Il est revêtu de plaques d'acier de trois-seizièmes de pouces d'épaisseur, ce qui est à peu près le double de l'épaisseur d'un fil téléphonique. Et il n'est pas galvanisé. Quiconque a vécu près de la côte où les fils télégraphiques sont soumis à l'action des eaux salées, sait bien que l'étamure est rongée par la rouille en peu de mois, et ce navire n'est nullement protégé par cette mince couche d'étain. Vous pouvez vous faire une idée de ce que fut sur ce navire l'action de l'eau de mer au cours de ces dernières années. Quelque jour il ira se heurter sur une bille flottante ou sur un de nos saumons de la Colombie-Anglaise et il s'écroulera tout comme la neige de l'année dernière.

(A six heures la Chambre ajourne, sans la formalité d'une motion, conformément au règlement.)

Jeudi, 12 mars 1925.

La séance s'ouvre à trois heures.

ADHESION DU SENAT A LA CONVENTION POUR LA REPRESSION DE LA CONTREBANDE A LA FRONTIERE AMERICAINE

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu un message du Sénat dans lequel il déclare qu'il se rallie à la Chambre des communes pour approuver la

convention ayant pour objet de supprimer les opérations de la contrebande à la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis et de coopérer dans l'arrestation et la poursuite des personnes qui violent les lois de l'un ou de l'autre pays contre le trafic des drogues narcotiques et pour autres objets, convention signée à Washington le 6 de juin 1924 au nom de Sa Majesté le roi pour le compte du Canada par le plénipotentiaire y nommé, en ajoutant dans l'espace laissé en blanc les mots: "le Sénat et".

DEPOT D'UN RAPPORT

Par l'honorable E. Lapointe (ministre de la Justice), le rapport du surintendant des pénitenciers pour l'année écoulée le 31 décembre 1924.

DEPOT DE CORRESPONDANCE RELATIVE AUX TARIFS MARITIMES

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): J'ai l'honneur de déposer sur le bureau les pièces de correspondance que j'ai reçues concernant l'application des nouveaux tarifs maritimes et demandées par le très honorable chef de l'opposition. Cette correspondance est volumineuse; les pièces en sont disséminées dans plusieurs départements. Il faudra quelques jours avant que le ministère du Commerce puisse nous en livrer une copie. Certains autres ministères sont prêts à déposer aujourd'hui même sur le bureau la correspondance qu'ils ont eue à ce sujet. Du moment que mon très honorable ami a réclamé le dépôt de ces documents j'ai demandé à chaque département de préparer ce dossier le plus tôt possible.

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je demande à déposer la correspondance du ministère de la Marine et des Pêcheries concernant les frets maritimes.

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Pour faire suite à la demande du très honorable chef de l'opposition, je désire déposer la correspondance reçue par le ministère des Chemins de fer concernant les frets maritimes. Une bonne partie de cette correspondance a été échangée entre les différents ministères, de sorte que plusieurs de ces lettres et mémoires feront partie des dossiers provenant des autres départements. La correspondance que nous déposons renferme peut-être des documents qui ne sont pas inclus dans les dossiers des autres ministères.

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Pardon; je n'ai pas bien compris de quoi il s'agit.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit du dépôt de toute la correspondance ayant trait aux frets maritimes. Ce sont des lettres reçues de particuliers se plaignant des taux transatlantiques; une bonne partie de ces communications, si je ne me trompe, formulent des plaintes contre les frets exigés par la marine marchande de l'Etat; c'est pour cela que ces lettres ont été transmises au ministère des Chemins de fer. La partie négligeable du dossier comprend la correspondance échangée entre les divers ministères pour le transfert de ces documents au ministère des Chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement est certainement dans l'erreur sur l'objet de ma demande et le hansard j'en suis convaincu, confirmera mon assertion. Je n'ai jamais réclamé le dépôt de la correspondance échangée entre des particuliers et le département des Chemins de fer, ni entre des compagnies et n'importe quel ministère. En premier lieu, j'ai réclamé le dépôt de toute correspondance échangée entre l'ancien gouvernement, en 1920 et 1921, et les autorités impériales ou avec le comité impérial de la navigation, concernant les frets maritimes. Et hier, j'ai réclamé le dépôt de la correspondance échangée entre le Gouvernement actuel et le gouvernement anglais ou le comité impérial de la navigation touchant les frets maritimes. Le dossier renfermant quantité de correspondances reçues de la part de particuliers par le département du Commerce, qui a été déposé hier ou avant-hier, ne répond donc pas du tout à ce que j'ai demandé. Et il en est de même des documents qui ont été déposés aujourd'hui. Je ne m'oppose pas au dépôt de cette correspondance; elle sera peut-être nécessaire, mais elle n'a rien à faire avec les dossiers que j'ai réclamés.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je croyais, je l'avoue candidement, que mon très honorable ami avait réclamé le dépôt de toute la correspondance concernant la question des frets maritimes, et j'ai fait l'impossible afin de la réunir au dossier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant-hier encore, j'ai exposé clairement ce que je voulais et je m'en suis tenu à ma première demande.

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE SUR LA LOI DU DROIT D'AUTEUR, 1921

M. RAYMOND propose:

Que le rapport du comité spécial nommé pour examiner le projet de loi (bill n° 2) tendant à modifier la loi de 1921, concernant le droit d'auteur et apportant des sanctions à certaines de ses dispositions, soit adopté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas tout à fait sûr, monsieur l'Orateur, si vous avez déclaré que le rapport a été présenté aujourd'hui ou non.

M. l'ORATEUR: Le rapport a été présentée, il y a deux jours. L'honorable député (M. Raymond) a proposé l'adoption du rapport dans cette circonstance, mais il y a eu opposition et l'affaire a été renvoyée pour être inscrite au Feuilleton.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne prends pas la parole pour discuter le fond du rapport, car, je le déclare franchement, je n'en connais pas la teneur; je désire tout simplement soulever la même objection que j'ai fait valoir l'année dernière, contre l'adoption des rapports de comité, même après un avis d'une journée. Le rapport du comité devrait constituer la base de la législation projetée. Personne, à mon avis, n'est prêt à débattre à cette heure la valeur des modifications que l'on désire apporter à la loi du droit d'auteur; la question est très compliquée. Voilà un sujet qui devrait être soumis au Parlement sous la forme d'une mesure, afin de fournir à la Chambre tous les avantages voulus de critiquer le projet de loi et de former son opinion à ce sujet. Or, si nous réglons l'affaire séance tenante et que tout soit terminé après cet unique débat, nous abandonnons toutes les sauvegardes auxquelles la Chambre a droit à mon humble avis.

M. RAYMOND: Le rapport qui a été lu ici il y a une couple de jours, lorsque cette motion fut inscrite au Feuilleton, visait tout simplement à obtenir pour le comité l'autorisation de faire imprimer les témoignages ainsi que le compte rendu de ses délibérations. Voilà tout ce que comporte le rapport en question. Je conviens avec le très honorable député de Grenville (M. Meighen) qu'il faut que les affaires importantes soient discutées par la Chambre, mais s'il avait examiné le rapport du comité au temps où il a été présenté, il aurait vu qu'il n'y a rien de plus que ce que j'ai expliqué.

M. IRVINE: A cette extrémité de la Chambre nous ne pouvons entendre l'explication de ce rapport. Comme je m'intéresse fort à la question des droits d'auteur je voudrais connaître le nature de ce rapport.

M. RAYMOND: Comme je l'ai dit, le rapport a été lu il y a une couple de jours, et il demandait simplement à la Chambre la permission de faire imprimer le compte rendu des délibérations et les dépositions dans l'intérêt des députés et des membres du comité.

[M. Raymond.]

M. l'ORATEUR: Pour plus de sûreté, permettez-moi de lire le rapport même qui est très bref. Il est ainsi conçu:

Votre comité, conformément à la résolution qui a été adoptée, demande l'autorisation de faire imprimer le compte rendu de ses délibérations et les dépositions, lorsqu'il le jugera à propos, pour l'usage du comité et des membres de la Chambre, et qu'il soit sursis à l'application de l'article 74 du règlement à cet égard.

La Chambre adopte-t-elle cette motion?

(La motion est adoptée.)

DEPOT DE DOCUMENTS ET DECLARATION MINISTERIELLE AU SUJET DU PROTOCOLE DE GENEVE

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je demande à déposer sur le bureau une copie du protocole afférent au règlement pacifique des différends internationaux et rédigé à Genève au cours de la cinquième session de la Société des Nations en 1924, ainsi que du rapport des comités à la Société, avec le pacte de la Société tel qu'il a été modifié. J'ajouterai que le Gouvernement a appris ce matin que le très honorable secrétaire d'Etat des affaires étrangères de la Grande-Bretagne a fait une déclaration aujourd'hui au conseil de la Société des nations au sujet de l'attitude prise par le gouvernement britannique, et aussi de celle, si je comprends bien, des gouvernements des colonies autonomes relativement au protocole. Si je dépose ces documents sur le bureau c'est que j'ai l'intention de proposer que des copies en soient imprimées afin que les membres puissent s'en servir lorsque cette question sera mise sur le tapis.

Les honorables députés ont intérêt, je crois, à avoir immédiatement une déclaration ministérielle au sujet de la position du Canada telle qu'elle a été expliquée au secrétaire général de la Société des nations et aussi au gouvernement britannique il y a quelques jours. Les notes ont, je crois, été rendues publiques aujourd'hui à Genève, conformément à notre entente avec le gouvernement britannique. Il avait été convenu que la correspondance ne serait pas publiée avant que l'honorable M. Chamberlain, secrétaire d'Etat des affaires étrangères eût fait sa déclaration au conseil. Voici ma propre déclaration:

Ottawa, le 9 mars 1925.

Sir ERIC DRUMMOND,
Secrétaire général, Société des Nations,
Genève.

En réponse à votre note du 27 octobre 1924, incluant une copie certifiée du protocole relatif au règlement pacifique des différends internationaux, et remarquant qu'il est loisible aux représentants de tous les membres de la Société de le signer, le gouvernement du Canada désire déclarer qu'après avoir sérieusement étudié la question il en est venu aux conclusions qui peuvent être résumées ainsi:

Premièrement, que le Canada devrait continuer son appui sincère à la Société des Nations, et surtout à

son œuvre de conciliation, de coopération et de publicité.

Deuxièmement, que nous ne considérons pas qu'il soit de l'intérêt du Canada, de l'empire britannique ou de la Société elle-même de proposer au Parlement son adhésion au protocole et surtout à ses dispositions rigides tendant à l'application de sanctions économiques et militaires dans presque toutes les guerres futures. Au nombre des raisons de notre attitude est l'effet qu'aurait l'abstention des Etats-Unis dans nos efforts pour mettre les sanctions en vigueur et surtout dans le cas d'un pays voisin comme le Canada.

Troisièmement, que, comme le Canada est fortement en faveur de soumettre les différends internationaux à une commission mixte d'enquête ou d'arbitrage, et que nous avons contribué à des travaux notables dans ce domaine, nous serions prêts à considérer l'acceptation de la juridiction obligatoire du tribunal permanent dans des différends justiciables avec certaines réserves, et d'examiner les moyens d'améliorer les dispositions du pacte pour le règlement des questions non justiciables, y compris celui de l'enquête mixte, se réservant sa décision définitive dans les questions d'ordre domestique et sans assumer de nouvelles obligations pour faire exécuter les décisions d'autres états.

Quatrièmement, que le Canada devrait être prêt à faire partie d'une conférence générale touchant la limitation des armements qui ne comporte pas une ratification antérieure du protocole.

W. L. MACKENZIE KING,
Premier ministre et secrétaire d'Etat des Affaires extérieures.

Je propose:

Qu'il soit imprimé sans délai six cents copies en anglais et trois cents en français du protocole pour le règlement pacifique des différends internationaux, rédigé à Genève durant la cinquième session de la Société des Nations en 1924, avec le rapport des comités et le pacte de la Société des Nations tels qu'il a été modifié et qu'il soit sursis à l'application de l'article 74 du règlement à cet effet.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Le premier ministre veut-il nous dire si les documents, où figure le protocole, déposés sur le bureau font connaître de quelque manière l'attitude adoptée à la conférence de Genève par les représentants du Canada relativement à la rédaction et à l'approbation du dit protocole?

Le très hon. MACKENZIE KING: Les documents sont les documents officiels qui ont été devant la Société des nations dans la même forme, c'est-à-dire tels que la Société des nations nous les a transmis. Les renseignements dont parle mon très honorable ami ne s'y trouvent pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demande qu'on nous soumette un compte rendu des délibérations pour permettre à la Chambre de connaître l'attitude adoptée par le représentant du Canada dès le début.

M. l'ORATEUR: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Le très hon. MACKENZIE KING: Avant que la question soit mise aux voix, monsieur l'Orateur, je remarque que je n'ai pas inclu dans la motion la lettre du Secrétaire Général transmettant le protocole et la réponse du Canada au Secrétaire Général, déposée aujourd'hui. Je crois qu'on devrait l'y insérer.

M. l'ORATEUR: Du consentement unanime. La motion est-elle adoptée?

Le très hon. M. MEIGHEN: A mon avis les renseignements que je demande pourraient très bien être incorporés dans les documents dont on ordonne l'impression. Cela vaudrait mieux que d'avoir deux séries de documents.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Les représentants du Canada, comme ceux d'autres pays, ont simplement adopté une motion agréant que le protocole fût soumis aux divers gouvernements. Ils n'ont pas accepté le protocole au nom du Canada, ils n'en avaient pas l'autorité; aucun autre pays non plus n'a approuvé le protocole. Les délégués ont simplement consenti que le document fût soumis aux différents membres de la Société des nations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demande que le Parlement soit saisi d'un compte rendu des débats à ce sujet. Le Canada avait un représentant à Genève. Il y a sûrement, ou il devrait y avoir, un document qui expose dans un rapport des délibérations, la genèse du protocole. Voilà le document que je veux faire produire.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le Canada avait deux représentants, un honorable membre de cette Chambre et un honorable membre du Sénat. Je suppose que le procès-verbal des séances a été imprimé et qu'on en pourra obtenir une copie, mais à part ce qui y paraît le Gouvernement n'a aucun compte rendu distinct de ce qu'ont fait les représentants canadiens.

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Puis-je dire que j'ai peine à comprendre ce que mon très honorable ami veut faire produire en Chambre. A cette séance de la Société, le protocole fut rédigé en comité, et, pour ce que est de la Société des nations elle-même, n'eut qu'une attention de routine comme le rapport de tout comité à tout corps délibérant. Mon collègue, l'honorable sénateur Dandurand, parlant au nom des délégués canadiens,—fit certaines observations qui figurent au compte rendu de la séance. Notre attitude vis-à-vis le protocole fut celle-ci: nous ne l'agréâmes d'aucune façon, mais consentîmes simplement à ce qu'il fût soumis à l'approbation des divers pays, après examen.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a parlé d'un compte rendu. C'est précisément

ce compte rendu que je voudrais faire déposer sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. MACDONALD: Le document est très volumineux et il n'aurait pas, en général, grand intérêt pour la Chambre: ce serait un procès-verbal de toutes les séances. Je crois, cependant, qu'il serait possible d'obtenir en comité le procès-verbal de la dernière séance où figure plus qu'ailleurs tout ce qui intéresse cette question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Y a-t-il un procès-verbal imprimé?

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami trouvera ces rapports à la bibliothèque du Parlement.

M. WOODSWORTH: Le ministre peut-il me dire quand la Chambre aura l'occasion de discuter l'attitude du Gouvernement au sujet du protocole?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'espère que cela ne tardera pas; mais en ce moment je n'en puis dire le jour exact à l'honorable député.

M. l'ORATEUR: Du consentement unanime, la motion est adoptée.

DEPOT D'UN PROJET D'AMENDEMENT A LA LOI SUR LES DIFFERENDS INDUSTRIELS

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail) dépose un projet de loi (bill n° 25) tendant à modifier la loi de 1907, concernant les enquêtes sur les différends industriels.

Une VOIX: Expliquez.

L'hon. M. MURDOCK: Cet amendement a pour objet de limiter l'application de la loi aux conflits ne tombant pas sous l'autorité législative des provinces. Il est évident que l'énumération contenue dans l'amendement n'est pas nécessaire, mais on a jugé à propos de la faire pour la commodité et pour rendre le texte plus intelligible aux employés et employeurs que cette loi est appelée à servir. Les répétitions qu'on pourra trouver dans l'amendement s'expliquent de la même façon. On espère que la nouvelle rédaction servira à empêcher les malentendus et les disputes au sujet de l'application de la loi à tel ou tel conflit du travail et à mieux définir le champ d'application de la loi que cela ne serait possible, si les dispositions étaient rédigées en termes plus généraux. L'article IV a pour but de permettre à n'importe quelle province de recourir à la loi fédérale, si elle le désire.

Dans un jour ou deux, je déposerai sur le bureau de la Chambre le texte des décisions rendues récemment au sujet de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, y compris le jugement du Conseil privé et les plaidoyers faits devant ce tribunal.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une première fois.)

QUESTIONS

(Les questions auxquels il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque).

L'HOTEL SCRIBE

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Quelle somme a-t-on retirée de la vente des lambris, portes, planchers, accessoires et autres objets de l'hôtel Scribe à Paris?
2. Combien a coûté le travail de démolition?
3. Quelles sommes a-t-on touchées en loyers pour les parties de l'édifice qui étaient encore louées pendant l'année dernière?
4. Quels ont été les frais de cette propriété l'an dernier, y compris l'intérêt sur le capital déboursé par la compagnie de chemin de fer, et les taxes et l'assurance, s'il y en a?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer):

1. La direction du chemin de fer national déclare que les seuls lambris enlevés consistaient en quelques boiseries d'acajou provenant des salles du Jockey-Club qu'on garde pour les bureaux du chemin de fer national. Tous les accessoires des salles de bain et les salles de toilette, les appareils d'éclairage et autres ont été enlevés par les anciens propriétaires. Le chemin de fer national a vendu quelques vieux tuyaux de chauffage et du bois à plancher pour une somme de 32,500 francs. Tous les autres matériaux de démolition ont été remis à la compagnie Ruhl en vertu de son bail.

2. Les travaux de démolition n'ont rien coûté, ayant été faits par l'acheteur et le chemin de fer national a touché une somme nette de 32,500 francs.

3. Les loyers ont rapporté l'an dernier 228,000 francs.

4.

	Francs
Impôt foncier	200,000
Assurance	5,600
*Frais d'exploitation déboursés par l'entremise de MM. Viard et Dastugue, architectes	265,000
Versé à Dion Bouton pour résiliation de bail	175,000
Concierge, électricité, eau, gaz et frais divers	6,200
Intérêt à 5% sur le capital de 40,767,676 francs	2,038,383
	2,690,183
Au taux du change, soit 5.20	$139,889.51

*Note de la direction.—Non compris une somme de 180,000 francs pour des impôts la plupart remboursables parce que l'immeuble est en grande partie inoccupé. Le loyer prévu dans le bail de la compagnie Ruhl re-

présente 2,400,000 francs. Comme l'intérêt sur le capital engagé, soit 2,038,383 par an, sera la seule dépense normale obligatoire, le revenu provenant du loyer laissera un assez gros excédent et en plus, le chemin de fer n'aura rien à payer pour ses bureaux qui représentent un loyer de $15,000 par année.

L'ELEVATEUR N° 1 A VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Qui a préparé les plans d'agrandissement de l'élévateur n° 1, à Vancouver, et combien représentent les devis de l'ingénieur?
2. A-t-on demandé des soumissions pour les travaux de construction, et dans l'affirmative, de quelle manière?
3. Combien de compagnies ont soumissionné, et quels sont les noms des particuliers ou compagnies soumissionnaires?
4. Quelle était le chiffre de la plus basse soumission?
5. A qui a-t-on adjugé les travaux et à quel prix?
6. Quel est le coût total actuel, basé sur les certificats approuvés de l'ingénieur?
7. Combien a-t-on payé jusqu'ici audit entrepreneur?
8. L'entreprise est-elle achevée, sinon, que reste-t-il à finir?

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

1. (a) John S. Metchalf & Co. Ltd. (b) Fondations, $55,000, y compris les honoraires des ingénieurs; bâtiment, $350,000, non compris les honoraires des ingénieurs; poste électrique, $55,020, y compris les honoraires des ingénieurs.

2. Des soumissions pour les fondations ont été demandées pendant trois jours, par des annonces dans les journaux de Vancouver dont les noms suivent: *Vancouver Sun, Vancouver World* et *Vancouver Province*. On n'a pas demandé de soumissions pour la superstructure.

3. Cinq maisons ont envoyé des soumissions. Ce sont: Cotton Company, Ltd.; Pacific Construction Co. Ltd.; McQueen Construction Co. Ltd.; Paulsen Co.; Nickson Construction Co. On n'a pas demandé de soumission pour la superstructure.

4. Cotton Company, au prix de $36,715, soumission la plus basse pour les fondations.

5. $42,807 pour les fondations à la Pacific Construction Co. Ltd. La superstructure adjugée à la Pacific Construction Co. Ltd., sur la base de 10 p. 100 des frais, les honoraires ne devant pas dépasser $35,000. Les honoraires ont été basés sur une estimation de $359,000. Si le coût est au-dessous de $359,000, les entrepreneurs toucheront 5 p. 100 entre la différence du prix et $359,000. L'outillage des entrepreneurs se trouvait sur le chantier pour les fondations et, comme nous étions pressés, l'adjudication a été faite en conséquence.

6. $699,238.26.

7. $583,258.52.

8. Oui.

M. COLIN McKENZIE

M. DOUCET demande:

1. M. Colin McKenzie, avocat de Sydney, Nouvelle-Ecosse, a-t-il représenté le Canada en Angleterre en 1924?
2. Quel département représentait-il et à quelles fins?
3. Combien a duré sa mission et quels ont été ses appointements?
4. Quel a été le total des déboursés à son sujet pour (a) appointements et (b) dépenses?

Par l'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale):

1. Non.

2. 2, 3 et 4, répondu sous le n° 1.

SECRETAIRE DU TRESOR

M. GARLAND demande:

1. Le sous-ministre des Finances est-il en même temps secrétaire du conseil du trésor?
2. Dans l'affirmative, l'item de $5,000 du budget principal pour le secrétaire du trésor signifie-t-il que le traitement du sous-ministre doit être de $15,000 pour l'exercice prochain?

Par l'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): La réponse à la première question est: oui; et la réponse à la seconde question est: pas nécessairement.

CONFERENCE DE L'INDUSTRIE LAITIERE DE 1923

M. CARROLL demande:

Quels sont les noms des délégués des Provinces maritimes qui ont assisté à la conférence d'industrie laitière que le département d'Agriculture a tenue à Ottawa en novembre 1923, ainsi que la somme des dépenses que le département a payées à chacun d'eux?

Par l'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

L'hon. John H. Myers, ministre de l'Agriculture, Ile du Prince-Edouard, $96.05.

Harvey Mitchell, sous-ministre de l'Agriculture, Fredericton (N.-B.)...

W. J. Reid, directeur de l'enseignement agricole, Charlottetown (I. P.-E.), $92.70.

W. A. McKay, surintendant de l'industrie laitière, Truro (N.-E.), $87.95.

J. R. Sutherland, surintendant de l'industrie laitière, Sussex (N.-B.), $75.30.

J. H. Simpson, société d'industrie laitière, Bay-View (I. P.-E.), $1.45.

J. S. Cousins, société d'industrie laitière, Park-Corner (I. P.-E.), $83.

W. J. Bird, société d'industrie laitière, Truro (N.-E.), $84.70.

C. R. De Long, société d'industrie laitière Barss' Corners, $99.05.

A. J. Gaudet, société d'industrie laitière Saint-Joseph (N.-B.), $92.60.

Heber Huggar, société d'industrie laitière Norton (N.-B.), $68.45.

Ces délégués ont été choisis par les divers départements ou sociétés qu'ils représentaient. D'autres ont été nommés, mais n'ont pas as-

sisté à la convention. La conférence d'industrie laitière du Dominion s'est tenue à Ottawa les 29 et 30 novembre et le 1er décembre 1923.

LOI D'ENQUETE SUR LES DIFFERENDS INDUSTRIELS

M. CHURCH demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de soumettre au cours de la session présente une mesure législative pour modifier ou codifier la loi d'enquête en matière de différends industriels, et quand?

2. Quelles sommes a-t-on payées en 1924 et 1925, et à qui, pour des litiges relevant de cette loi?

3. Quel a été le coût total de ces litiges, et que reste-t-il à payer?

Par l'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail):

1. Oui, voir Feuilleton du 12 mars, sous le titre: "Présentation des bills".

2. Payé en 1924: H. H. Dewart, conseil, $752.40; Lewis Duncan, conseil, $9,825.84; Bernard Rose, témoin, $220; James T. Gunn, témoin, $30; total, $10,828.24. Payé en 1925: Lewis Duncan, conseil, $2,368.50; C. C. Robinson, conseil, $952.08; total, $3,320.58.

3. (a) $16,624.82; (b) Il s'agit probablement de comptes de conseil en Angleterre.

COMMISSAIRE DE L'INSTITUT, MINISTERE DE L'AGRICULTURE

M. SPENCER demande:

1. Est-il vrai que le ministre de l'Agriculture se propose d'absorber dans son département les fonctions et le personnel du commissaire de l'Institut, de congédier ce dernier et de nommer un nouveau sous-ministre adjoint qui, en plus de ses fonctions régulières, devra voir au travail actuel du commissaire de l'Institut?

2. Combien le Gouvernement perdrait-il en adoptant cette ligne de conduite, par comparaison avec la promotion du chef actuel de la division de l'Institut, conformément au régime du mérite, que le Gouvernement préconise?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. Oui.

2. Le Gouvernement ne perdra rien, au contraire, il opèrera une certaine économie.

IMPORTATIONS DE VERRE

L'hon. M. MANION demande:

Quelle était la valeur totale des articles en verre importés en Canada durant les années écoulées les 31 mars 1923 et 31 mars 1922, et de quels pays venaient ces importations?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): Importations en Canada de verre et d'articles en verre durant les exercices écoulés les 31 mars 1922 et 1923.

Provenance	1922	1923
Royaume-Uni	$ 685,806	$1,310,929
Indes anglaises	5	—
Antilles anglaises—		
Jamaïque	34	—
Trinité et Tabago	5	—
Autres Antilles anglaises	9	—
Hong Kong	1,051	998
Autriche	1,305	2,583
Belgique	1,326,242	2,135,670
Chine	753	136
Tchécoslovaquie	65,960	131,002
Danemark	163	—
France	74,440	65,148
Saint-Pierre et Miquelon	35	—
Allemagne	19,270	87,449
Italie	20,674	4,605
Japon	52,268	46,229
Pays-Bas	174,873	148,977
Norvège	7	—
Pologne et Dantzig	10	—
Suède	—	891
Suisse	5,221	3,614
Syrie	66	—
Turquie	1	—
Etats-Unis	2,964,336	3,133,528
Total	$5,392,534	$7,071,759

LA DETTE PUBLIQUE DU CANADA EN 1923

L'hon. M. MANION demande:

A combien s'élevait la dette publique du Canada le 31 mars 1923?

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances): A $2,453,776,868.74.

ADOPTION D'UNE MOTION D'ORDRE RELATIVE AUX SEANCES DU MERCREDI

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

Que mercredi le 18 mars courant et les mercredis subséquents jusqu'à la fin de la session, les avis de motions et les mesures du Gouvernement aient priorité sur toutes affaires, sauf sur les questions posées par les députés et les demandes relatives aux dépôts de documents.

M. ANDREW KNOX: Je ne sais comment m'y prendre relativement à cette proposition, mais je suis certain que bon nombre de députés ne veulent pas être privés si tôt d'un jour qui leur est réservé. Nous profitons de cette journée pour discuter des choses importantes et si le temps attribué à l'initiative parlementaire est abrégé nous n'arriverons pas à présenter les nombreuses résolutions inscrites au Feuilleton. J'avais, l'an dernier, inscrit une proposition que je n'ai pu présenter précisément parce que le Gouvernement a pris le pas sur nous ce jour-là, et en définitive j'ai dû recourir à un autre moyen pour appeler l'attention de la Chambre sur le sujet. J'ai fait inscrire cette résolution de nouveau pour la présente session. Malgré que je l'aie transmise à la fin d'octobre dernier, je suis arrivé le vingt-cinquième sur la liste et je pourrais bien attendre encore

avant que mon tour vienne. Je demande donc que le mercredi reste aux députés pour quelque temps.

M. GOOD: Avant de laisser adopter cette motion, je voudrais bien connaître les intentions du Gouvernement au sujet des lundis.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami remarquera qu'il n'est pas ici question des lundis qui restent aux députés pour le présent.

M. GOOD: Le Gouvernement donnera-t-il à la Chambre l'assurance que si cette motion est adoptée, les lundis resteront assez longtemps encore à la disposition des députés?

Le très hon. MACKENZIE KING: Le Gouvernement ne se réservera pas les lundis sans en donner avis à temps.

M. WOODSWORTH: Je tiens à obtenir, immédiatement ou un peu plus tard, l'assurance que les députés auront l'occasion de discuter ces résolutions. Bon nombre d'entre nous représentent des circonscriptions ayant des intérêts propres et auxquelles les mesures déposées par le Gouvernement ne conviennent pas absolument et d'autres députés sont envoyés ici par des groupes qui n'ont guère figuré jusqu'à présent dans cette Chambre. Je compte donc que le Gouvernement trouvera quelque moyen de nous fournir l'occasion d'exposer des projets qui n'ont pas encore occupé beaucoup de place dans les programmes des gouvernements.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (leader de l'opposition): Monsieur l'Orateur, si on jette un coup d'œil sur le Feuilleton, il est facile de se convaincre que la Chambre ne devrait pas adopter cette motion à moins d'avoir l'assurance d'obtenir au moins les lundis. Le premier ministre ne nous a rien laissé entendre sous ce rapport; nous n'en sommes pas plus assurés que s'il n'avait pas parlé. Le Feuilleton compte encore dix pages de motions d'initiative parlementaire. Je ne veux pas dire qu'il faille donner le temps de discuter toutes ces motions au cours d'une seule session; il ne serait pas raisonnable de s'y attendre; si je faisais moi-même partie du gouvernement, je n'y songerais pas. Mais on trouve un grand nombre de résolutions importantes au Feuilleton; un bien petit nombre vient des membres de l'opposition; plusieurs viennent d'honorables députés qui siègent à ma gauche. Vu les conditions qui existent au cours de cette session, de toutes les sessions de ce Parlement, où tout le monde admet que l'expédition des mesures du Gouvernement se fait dans un délai très raisonnable, sans la moindre obstruction, il ne devrait pas être nécessaire de retrancher maintenant les mercredis sans avoir la moindre assurance que les lundis ne seront pas retranchés dans une semaine ou deux, ce qui ne laisserait aucune occasion de discuter ces questions.

Je profite de l'occasion pour mentionner la résolution inscrite en mon nom, résolution n° 29, concernant une révision immédiate du tarif. Je ne prétends pas à une importance plus grande que celle de tout autre député ordinaire lorsque je dis que l'on devrait faire en sorte que cette résolution soit discutée. Jusqu'à ce jour, elle a été mise en délibération deux fois, je crois, certainement pas plus de trois fois,—deux fois, ou une, vers onze heures du soir et l'autre fois quelques minutes avant six heures, le mercredi. Personne ne prétendra qu'on pouvait alors aborder le sujet. Si la Chambre doit discuter cette question, elle devrait certainement le faire avant la présentation du budget, si on en espère certains résultats. Le budget ne sera pas exposé, je suppose, avant la clôture de l'exercice, mais tout de même, cette résolution devrait être discutée avant. J'avais l'intention de demander un jour spécial pour cette discussion, mais je m'en abstiendrai si les honorables députés croient que c'est là une faveur que personne ne devrait obtenir. Mais j'insiste pour qu'on la discute avant l'exposé budgétaire et que l'on trouve le temps de discuter les autres résolutions importantes au cours de la session. Je ne vois pas le besoin de supprimer la journée réservée aux députés maintenant et je ne crois pas qu'on puisse expédier la besogne plus vite. Hier, nous avons discuté plusieurs résolutions en une séance de trois heures. Il me semble que tout le monde s'en trouverait bien si on laissait les lundis et les mercredis quelque temps encore. Les mercredis conviennent très bien pour la discussion des questions d'initiative parlementaire et je crois que le Gouvernement a besoin de tout le temps disponible pour la préparation de son programme et que la besogne sera expédiée plus rapidement si les ministres sont plus libres le mercredi. Tout le monde est d'avis qu'avant de présenter une mesure en Chambre on devrait consacrer plus de temps à l'examen du sujet.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, mon honorable ami devrait, je crois, être le dernier à se plaindre de ce que l'on n'accorde pas plus de temps pour la discussion de ces résolutions le mercredi. J'ai ici une liste des dates auxquelles son propre ministère supprima le mercredi comme journée des députés. En 1920, on accorda vingt-trois jours entre l'ouverture du Parlement et cette suppression; en 1921, dix-neuf jours.

M. RYCKMAN: N'avons-nous pas changé de Gouvernement?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, le ministère actuel a déjà accordé trente-quatre jours. Je ferai remarquer de plus qu'en 1917, on n'accorda que dix-neuf jours et en 1918, vingt-deux.

M. JACOBS: Mais nous n'avions pas de progressistes alors.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crois que le Gouvernement de l'époque adopta la mesure parce qu'il croyait de son devoir de presser l'adoption des mesures du Gouvernement et de ne pas prolonger sans raison la session du Parlement. Quant à l'occasion qui a été fournie à deux ou trois reprises, aux honorables députés et à l'honorable leader de l'opposition, comme ce dernier vient de l'admettre, de parler sur leur résolution, s'ils n'en ont pas profité ils ne peuvent blâmer le Gouvernement, ils peuvent s'en prendre à eux-mêmes. Un député peut entâmer la discussion d'une question, quitte à demander l'ajournement. S'ils n'ont pas procédé, c'est qu'ils ne désiraient pas le faire. Le très honorable député dit que le Gouvernement va expédier son programme. Tous les honorables députés et le pays en général, je crois, se rendent compte que le Gouvernement a expédié sa besogne rapidement et que nous avons fait diligence.

Quant à l'exposé budgétaire, le Gouvernement l'aurait abordé cet après-midi n'eût été le débat commencé au sujet des frets maritimes. Si ce dernier se termine aujourd'hui, nous aurons l'exposé financier mardi; s'il se termine mardi, nous aurons le budget jeudi. Mais nous ne laisserons certainement pas de côté l'exposé budgétaire pour accommoder mon très honorable ami ou tout autre honorable député qui aurait quelque motion inscrite au Feuilleton. Le peuple s'attend que les affaires du pays soient conduites d'une façon aussi expéditive et aussi efficace que possible, et c'est un article de notre programme que de voir à ce que les affaires du Gouvernement soient expédiées d'une façon régulière et rapide. En présentant l'exposé budgétaire de bonne heure, nous espérons pouvoir accélérer grandement l'expédition de la besogne parlementaire. Si la discussion du budget commence mardi ou jeudi, il n'y a pas de raison pour qu'il ne soit pas terminé avant les vacances de Pâques. A plusieurs reprises, quelques honorables députés ont demandé au Gouvernement de commencer la session plus tôt afin de pouvoir retourner dans leurs foyers avant l'été. C'était le désir des honorables députés des deux groupes. J'attirerai l'attention de la Chambre sur ceci: le débat sur l'adresse a été beaucoup plus court cette année qu'à toute autre session du Parlement, ce qui a donné plus de temps qu'auparavant pour la discussion des projets de résolutions des députés. Dans ces circonstances, je crois que la motion devrait être adoptée.

Quant aux lundis, je l'ai déjà dit, le Gouvernement n'a pas l'intention de les prendre, pour le moment, et avant de le faire, il en donnera avis en temps et lieu. Nous pourrons alors discuter la question de prendre les lundis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre, intentionnellement ou non, n'a pas saisi ce que j'ai dit. Qu'on me permette d'abord de comparer la situation présente à celle des sessions antérieures. Je n'ai pas examiné les dates et ne puis donc contester l'exactitude des chiffres qui ont été donnés. Je veux cependant faire remarquer que, durant la présente session, on n'a guère eu le temps de s'occuper de mesures d'initiative parlementaire de bon aloi telles que certaines motions de la plus haute importance. Nous n'avons pas eu l'avantage de les discuter; le Feuilleton contient encore des pages et des pages de motions dont quelques-unes ont une importance considérable. C'est pour cette raison que je demande qu'on ne se hâte pas de réserver le mercredi pour les mesures d'initiative ministérielle. Il n'en était pas ainsi les années dernières, certainement non, et je ne crois pas que le Gouvernement ait alors enlevé le mercredi des jours réservés à l'initiative parlementaire, et cela contre le vœu de la Chambre ou d'une partie importante de la Chambre. Le premier ministre dit que j'ai recommandé l'expédition rapide des affaires et celle de l'exposé financier, je crois que c'est ce qu'il a dit. Je n'ai pas parlé de cela du tout, mais j'ai dit que le Gouvernement me paraissait avoir toutes les facilités voulues pour expédier sa besogne sans se réserver si tôt un jour qui devrait être consacré à la discussion des motions des députés. Je n'ai pas demandé qu'on pressât la présentation de projets de loi, mais qu'on les mûrit avant de les présenter. Je m'oppose avec toute l'énergie possible à ce que le premier ministre insinue en cette Chambre que j'ai laissé passer des occasions de faire discuter cette résolution. Conçoit-on que le premier ministre prétende que j'aurais dû répondre à l'appel de monsieur l'Orateur vers onze heures du soir pour présenter la résolution n° 29 qui est inscrite sous mon nom?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami aurait pu la présenter et demander l'ajournement du débat.

Le très hon. M. MEIGHEN Oui, et le premier ministre sait que l'ajournement, c'est la mort de la résolution.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si le très honorable chef de l'opposition veut bien consulter les procès-verbaux, il constatera que des débats ajournés ont été repris. C'est arrivé durant cette session même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Durant la présente session? Non. Il y a un débat qui a été interrompu à six heures et qui a été repris le lendemain ou quelques jours après, mais il n'avait pas été ajourné du tout. C'est le seul cas de ce genre qui se soit présenté depuis des années, à ma connaissance. Peut-on invoquer cela pour me demander de proposer une résolution de cette importance quelques minutes avant six heures? Il est très significatif d'entendre le premier ministre prétendre que la seule occasion offerte pour la discussion de cette résolution devrait l'être quelques minutes avant onze heures ou quelques minutes avant six heures, le mercredi. Cela ne montre pas que le Gouvernement soit disposé à voir discuter cette résolution avant le budget.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami pourrait avoir cette occasion lundi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-être, mais le premier ministre peut-il m'assurer que je pourrai aborder la discussion de cette résolution lundi prochain?

Le très hon. MACKENZIE KING: Un lundi quelconque, oui; je ne puis spécifier lequel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un certain lundi, après l'exposé budgétaire. Puis-je faire une réflexion sur la hâte du Gouvernement à présenter le budget avant la fin de mars?

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, je ne pense pas que les remarques de mon très honorable ami soient conformes au règlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je discute, si je ne me trompe, la question soulevée par le premier ministre.

M. l'ORATEUR: Celui qui propose la motion clôt le débat, naturellement. J'ai pensé néanmoins, la question concernant les travaux de la Chambre, qu'il serait à propos de laisser quelque latitude à l'honorable député. Règle générale, le débat est clos par celui qui a proposé la motion; mais, avec la permission de la Chambre, le très honorable député (le très hon. M. Meighen) peut terminer ses remarques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que j'aie touché à d'autres points que ceux du discours du premier ministre; celui-ci, je pense, n'enfreignait pas le règlement et, en conséquence, je ne l'enfreins pas non plus. Ce désir évident qu'a le Gouvernement de hâter le dépôt du budget avant la fin de l'exercice, alors qu'on ne peut connaître encore les résultats de l'exercice en cours, et avant que nous ayons pu discuter à fond cette affaire, laquelle touche à l'essence même du budget, me paraît bien soudain. Je ne m'attendais pas à entrer en polémique avec le Gouvernement sur ce point—en réalité, rien n'était plus éloigné de ma pensée. Je n'ai jamais pensé que le Gouvernement tenterait de précipiter le débat sur le budget, ni qu'il me refuserait, si je le demandais, une occasion de discuter une motion de l'importance primordiale de celle que j'ai présentée, ni de m'assurer définitivement qu'une telle occasion se présenterait.

M. l'ORATEUR: Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

Plusieurs DEPUTES: Non.

M. GOOD: J'ai posé une question au premier ministre.

M. l'ORATEUR: Le débat est clos.

M. GOOD: Je n'ai pas l'intention de parler longuement.

Quelques DEPUTES: Règlement!

M. l'ORATEUR: Je comprends que l'honorable député désire poser une question. Je lui rappelle qu'il a déjà adressé la parole.

M. GOOD: La discussion est-elle close, monsieur l'Orateur?

Quelques DEPUTES: Oui.

M. GOOD: C'est très bien, alors.

M. l'ORATEUR: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des VOIX: Non.

Quelques DEPUTES: Adopté.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne désire aucunement hâter indûment l'adoption de cette motion; je me propose seulement de faciliter la besogne de la Chambre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Règlement!

Le très hon. MACKENZIE KING: Si mon honorable ami attend un instant, il s'apercevra que je ne cherche qu'à lui faire plaisir. Je suis disposé à modifier la motion de façon à accorder un autre mercredi aux députés, c'est-à-dire le mercredi de la semaine prochaine, si cela peut satisfaire mes honorables collègues. J'ajoute que le Gouvernement n'a pas l'intention de se réserver les trois prochains lundis—non, je ne puis dire les trois prochains lundis, car il faudra étudier le budget dès qu'il sera déposé. Quant aux remarques de mon très honorable ami au sujet du dépôt du budget avant la fin de l'exercice, je lui ferai remarquer que l'on a souvent agi de la sorte.

M. l'ORATEUR: M. Mackenzie King propose, appuyé par M. Graham:

Que le mercredi, 25 mars courant, et tous les mercredis suivants jusqu'à la fin de la session, les avis de motions du Gouvernement et les mesures du Gouvernement auront priorité sur toutes les autres affaires, sauf sur les questions posées par les députés et les avis de motions pour le dépôt de documents.

La motion de M. Mackenzie King, telle qu'elle a été modifiée, est mise aux voix et adoptée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Baldwin,	Halbert,
Beaubien,	Hammell,
Béland,	Hanna,
Benoît,	Hatfield,
Binette,	Hodgins,
Black (Huron),	Hoey,
Boucher,	Hopkins,
Brethen,	Hudson,
Brown,	Hughes,
Cahill,	Humphrey,
Cardin,	Hunt,
Carmichael,	Jacobs,
Carroll,	Johnston,
Carruthers,	Kay,
Casgrain,	Kelly,
Chevrier,	Kennedy (Port-Arthur
Chew,	et Kenora),
Chisholm,	King (Huron),
Copp,	King (Kootenay),
Crerar,	King, (Mackenzie)
Déchène,	(York),
Delisle,	Kyte,
Denis (Joliette),	Lanctôt,
Denis (St-Denis),	Lapierre,
Desaulniers,	Lapointe,
Descoteaux,	Lavigueur,
Drummond,	Leader,
Duff,	Logan,
Elliott (Waterloo),	Lovett,
Ethier,	Lovie,
Euler,	Low,
Fafard,	Macdonald (Pictou),
Fansher,	Mackinnon,
Findlay,	MacLean (Prince)
Fiset (sir Eugène),	(I. du P.-E.),
Forke,	McBride,
Forrester,	McConica,
Fortier,	McIsaac,
Gordon,	McKay,
Graham,	McMaster,
McMurray,	Robb,
McTaggart,	Roberge,
Malcolm,	Robichaud,
Marcil (Bonaventure),	Robinson,
Marcile (Bagot),	Robitaille,
Martell,	Ross (Simcoe),
Michaud,	St-Père,
Morin,	Savard,
Morrison,	Sexsmith,
Motherwell,	Sinclair (Oxford),
Munro,	Sinclair (Queen)
Murdock,	(I. du P.-E.),
Murphy,	Snowball,
Ouimet,	Stewart (Argenteuil),
Pelletier,	Stork,
Prevost,	Tobin,
Pritchard,	Vien,
Putnam,	Wallace,
Rankin,	Walsh,
Raymond,	Woods—117.
Reed,	

ONT VOTE CONTRE:

Mlle Macphail.

MM.	MM.
Anderson,	Knox,
Arthurs,	Ladner,
Bancroft,	Lewis,
Baxter,	Lucas,
Bird,	MacLaren,
Black (Halifax),	Maclean (York),
Black (Yukon),	McKillop,
Bowen,	McQuarrie,
Boys,	Maybee,
Caldwell,	Meighen,
Campbell,	Millar,
Chaplin,	Milne,
Charters,	Neill,
Church,	Preston,
Clark,	Ross (Kingston),
Coote,	Ryckman,
Davies,	Sales,
Dickie,	Senn,
Doucet,	Shaw,
Drayton (sir Henry),	Sheard,
Duncan,	Simpson,
Elliott (Dundas),	Speakman,
Evans,	Spence,
Gardiner,	Spencer,
Garland (Bow-River),	Steedsman,
Good,	Stevens,
Gould,	Stewart (Hamilton),
Grimmer,	Stewart (Humboldt),
Hanson,	Stewart (Leeds),
Harris,	Stirling,
Irvine,	Sutherland,
Jelliff,	Thompson,
Jones,	Tolmie,
Kellner,	Ward,
Kennedy (Edmonton),	White,
Kennedy (Glengarry	Wilson,
et Stormont),	Woodsworth—74.

ONT PAIRE:

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

MM.	MM.
Power,	Mewburn,
Clifford,	Stansell,
Cannon,	Hocken,
Archambault,	Guthrie,
Gouin,	Manion,
Laflamme,	LeSueur,
Gendron,	Garland (Carleton),

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX RENTES VIAGERES

L'hon. M. JAMES MURDOCK propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour l'examen d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de 1908 concernant les rentes viagères servies par l'Etat, et de décréter qu'une rente ne sera ni accordée, ni émise pour une somme inférieure à dix dollars par an.

Son Excellence le Gouverneur général, ayant été mis au courant de l'objet de cette résolution, en recommande l'examen à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

LA CANALISATION DU SAINT-LAURENT

M. MILLAR: Monsieur l'Orateur, je voudrais demander au gouvernement s'il a reçu quelque rapport du comité interdépartemental chargé d'étudier le projet de canalisation du Saint-Laurent. S'il la reçu, quand ce rapport sera-t-il déposé? Sinon, le Gouvernement a-t-il un renseignement quelconque à fournir à la Chambre sur l'état des travaux? Quels sont aussi, les noms de ceux qui composent ce comité interdépartemental?

L'honorable M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, c'est là une question à laquelle on peut difficilement répondre sans un moment d'avis. Il y a bien, en réalité, un comité interdépartemental qui fait rapport périodiquement pour renseigner le Gouvernement et le comité consultatif. Je ne saurais dire si ces rapports contiennent des renseignements qu'il ne faudrait pas rendre publics, mais le Gouvernement croit sage de ne pas publier ces rapports, et les événements lui ont donné raison. Le président de ce comité interdépartemental est M. Biggar, et il a présenté des rapports de temps à autre. A parler franchement, je n'ai jamais pensé que le Parlement demanderait ces rapports. Il se peut qu'ils ne renferment rien dont la Chambre ne doive pas prendre connaissance, mais je veux les examiner très attentivement avant de les publier, car quelques-unes des questions traitées par les pays intéressés sont de nature fort délicate, et il se peut qu'on ne doive pas publier dans le compte rendu officiel les renseignements communiqués au Gouvernement. Je puis procurer à mon honorable ami le renseignement qu'il désire sur la composition du comité. Je puis lui dire que l'état de la question de la canalisation du Saint-Laurent fera l'objet, je pense, d'un grand débat avant la fin de la session.

CONFERENCE AU SUJET DES TRAVAUX D'HIVER

M. KELLNER (Edmonton-Est). Monsieur l'Orateur, je voudrais savoir à quelle entente le Gouvernement en est venu avec les gouvernements provinciaux et les autorités municipales à la suite de la conférence relative au chômage tenue l'automne dernier.

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, le Gouvernement n'a conclu aucune entente avec les provinces et les diverses municipalités touchant le chômage. En septembre dernier, une conférence nationale a eu lieu au sujet des travaux d'hiver au Canada. Au début de la conférence on annonça que son objet était de décider que:

...le moment était venu pour toutes les autorités publiques, et aussi pour les personnes, patrons ou ouvriers, que le problème du chômage intéresse au premier chef, de se réunir en conférence pour s'efforcer de régulariser le travail industriel, en s'occupant particulièrement du bâtiment et d'autres travaux extérieurs à exécuter durant l'hiver.

L'honorable député trouvera aux pages 49 et 50 de la copie imprimée de ce rapport de la conférence, que je lui fais porter, un exposé de la politique de ce Gouvernement touchant l'aide aux chômeurs. Nous n'avons pas modifié la politique ainsi définie. On trouvera aussi à la page 125 une déclaration au sujet de certains projets des délégués relativement à la participation commune des provinces, des municipalités et du gouvernement fédéral, à l'exécution de mesures de secours. Le Gouvernement a formellement averti la conférence qu'il ne pouvait souscrire à ces projets, bien que j'aie consenti, à titre de représentant du Gouvernement, à les soumettre ultérieurement à l'attention de mes collègues.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le ministre a fait allusion à la "conférence sur les travaux d'hiver au Canada". Est-ce une nouvelle appellation de la conférence relative au chômage, tenue l'automne dernier?

L'hon. M. MURDOCK: C'est l'appellation véritable et appropriée qui a été donnée et qui doit être donnée à la conférence tenue à Ottawa. Cela a été proclamé dans l'avis de convocation de la conférence, et dans tout le cours de la conférence. La question à l'étude, c'était de savoir si ces maires, les représentants des provinces et les autres personnes autorisées à dépenser des fonds publics ne pouvaient prendre des mesures uniformes pour faire exécuter durant l'hiver certains travaux auparavant retardés jusqu'à la belle saison. C'était une conférence pour s'occuper des travaux d'hiver au Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'occasion m'est donnée de signaler au ministre une erreur, une très grosse erreur même. Dans le rapport de la conférence relative aux tra-

vaux d'hiver, il est dit que c'est une conférence touchant le chômage. Il est peut-être possible de faire rectifier cette erreur par l'imprimerie.

LES MINEURS DE LA NOUVELLE-ECOSSE

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur, le Gouvernement a-t-il reçu des renseignements précis indiquant si le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse prend ou non des mesures pour soulager la misère des femmes et des enfants au Cap-Breton?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne nous a transmis aucune communication touchant ce qu'il fait actuellement. Nous n'avons aucun renseignement.

L'hon. J. B. M. BAXTER: Monsieur l'Orateur, à peu près sur le même sujet, j'ai une suggestion à faire. Je n'ai pas l'intention de parler longuement et ne puis le faire, mais il me semble que s'il se produisait une inondation quelque part, tous les groupes de ce gouvernement n'auraient pas de mal à s'entendre pour accorder des secours immédiats. Je ne prétends pas juger les conditions matérielles qui existent en Nouvelle-Ecosse. Je ne crois pas qu'aucun de nous les connaissent suffisamment pour départager les adversaires.

M. l'ORATEUR: Est-ce que l'honorable membre désire poser une question?

L'hon. M. BAXTER: Oui, une simple question. Comme toute population affamée est exposée à sortir des droits sentiers, je désire demander au premier ministre s'il a l'intention de constituer un comité extraparlementaire ou composé de représentants des groupes qui sont ici, pour aller faire une enquête sur place en Nouvelle-Ecosse afin de savoir si le gouvernement provincial est en mesure de maîtriser la situation et de conserver au Canada une grande industrie.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je suis d'avis que le gouvernement fédéral commettrait une faute en s'ingérant dans les attributions des autorités provinciales. C'en serait comme si l'Ontario, par exemple, pensait devoir offrir son intervention, et nous sommes dans le même cas. Notre intervention dans les affaires intérieures de l'Alberta de la Colombie-Anglaise ou de n'importe quelle province serait tout aussi indéfendable. Tel est l'avis du Gouvernement.

L'invitation de venir en aide à ceux qui souffrent pourrait très bien s'adresser à chacun de nous individuellement. Je me joindrai avec plaisir à tous nos collègues qui voudraient donner leur souscription en faveur des grévistes. Je me dispose même de le faire. Toutefois, comme membre du gouvernement fédéral, comme administrateur des fonds de l'Etat canadien, je ne puis mettre une partie quelconque de ces fonds dans une affaire née d'un conflit industriel sur lequel le Gouvernement n'a aucune autorité à exercer.

Mlle MACPHAIL: Est-ce que le Gouvernement n'a pas, en d'autres circonstances, envoyé des secours à des pays étrangers?

Le très hon. MACKENZIE KING: Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne nous a adressé aucune demande de secours. S'il le fait, le gouvernement fédéral examinera la question.

M. GARLAND (Bow-River): Le Gouvernement a-t-il attendu une demande du Japon pour lui envoyer des secours?

Le très hon. MACKENZIE KING: Nous avons reçu une demande. Je ne pourrais dire si elle est venue du Japon, mais elle a été envoyée par quelques autres gouvernements qui se sont associés pour offrir des secours. C'était une entreprise internationale.

LE PROJET DE CANALISATION DU SAINT-LAURENT

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre des Chemins de fer a déclaré que la Chambre aurait l'occasion de discuter l'attitude du Gouvernement dans la question d'améliorer la canalisation du Saint-Laurent. Je voudrais le prier de nous prévenir deux ou trois jours à l'avance.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Cette occasion viendra dans la discussion des crédits que le Gouvernement va demander pour l'exécution des travaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous voudrions être avertis.

L'hon. M. GRAHAM: Vous le serez sûrement.

DEBOUCHE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIERE DE LA PAIX

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Je demanderai au ministre des Chemins de fer si les rapports des deux réseaux sur la question qui leur a été soumise le 8 de janvier et qui devaient, au dire de Sir Henry Thornton, être prêts au bout d'un mois, est encore entre ses mains. Les chemins de fer en question ont-ils remis leur rapport concernant le débouché de la ligne de la rivière de la Paix?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Pas encore.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): C'est trente jours qui sont bien longs.

L'hon. M. GRAHAM: Si les présidents des deux réseaux et leur personnel n'avaient que cela à faire, les rapports pourraient être rédigés en quelques jours. Mais ils ont des occupations nombreuses. J'attends les rapports pour la semaine prochaine.

SUITE DE LA DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES FRETS MARITIMES ET LA CONVENTION PETERSEN

Le Chambre passe à le suite de la discussion, ajournée le 10 mars, sur la motion de l'honorable M. Low (ministre du Commerce) tendant à ratifier une convention conclue entre Sa Majesté et sir William Petersen pour créer une ligne de paquebots subventionnés sur l'Atlantique et assurer au Gouvernement, réglementation de certains frets maritimes, ainsi que sur l'amendement de M. Clark (Burrard).

M. DUFF: Monsieur l'Orateur, la résolution proposée par le ministre du Commerce (M. Low) est à mon humble avis l'une des plus importantes qui ait jamais été soumise au Parlement. Il est inutile, monsieur l'Orateur, de faire observer que la question des tarifs de transport tant sur terre que sur mer est à l'ordre du jour depuis un grand nombre d'années tandis que les hommes d'affaires en général ont tenté de résoudre le problème. Il y a deux côtés à toute question, cela va de soi, et il en est de même en ce qui regarde le problème des tarifs de transport tant sur terre que sur mer. Voilà donc pour quelle raison le Parlement devrait être désireux d'étudier l'affaire sous ses divers aspects afin d'être en mesure d'arriver à une conclusion satisfaisante.

Nous devons nous rappeler, monsieur l'Orateur, qu'il y a quelques années, le premier ministre de l'époque, sir Wilfrid Laurier, jugea nécessaire de prendre des mesures afin de diminuer le prix des transports, sur terre, après avoir entendu les justes réclamations d'un grand nombre de citoyens par tout le Canada. Et en conséquence, un projet de loi fut déposé à la session de 1903, si j'ai bonne mémoire, créant la Commission des chemins de fer. Tous admettront, j'en suis convaincu, que cette commission a accompli une excellente tâche en ce qui regarde les tarifs de transport sur les chemins de fer. Et depuis cette date, nous avons entendu discuter à maintes reprises la question de savoir si le Gouvernement ou quelque autre organisme ne pourrait pas réglementer en quelque sorte les frets maritimes. A mon avis,—et j'aurai l'appui de nombre d'experts éminents,—il est plus difficile de réglementer les frets maritimes que les transports sur terre. Cependant, ce n'est pas là un raison pour que le Gouvernement ne tente l'impossible afin que le transport des produits canadiens sur les marchés étrangers ne comporte pas des frais excessifs et que les frets soient proportionnés aux services rendus par les compagnies de navigation.

Je le répète, cette question n'est pas nouvelle. Avant le départ de sir Wilfrid Laurier pour la conférence impériale, en 1911, des représentations lui furent faites touchant ce problème et il décida de soulever la question à la conférence. Après avoir discuté la question avec les représentants du gouvernement britannique et des autres dominions, sir Wilfrid proposa une résolution réclamant la création d'une commission impériale aux fins de s'enquérir des faits et de régler à l'amiable ce problème essentiel. La conférence adopta la résolution de sir Wilfrid Laurier et, à son retour au pays, l'ancien premier ministre nomma le haut commissaire canadien actuel à Londres, l'honorable P. C. Larkin, pour représenter le Canada dans cette commission. Des élections générales eurent lieu toutefois à l'automne de 1911 et un grand désastre arriva au pays—le gouvernement de sir Wilfrid Laurier fut renversé.

M. CHAPLIN: Une autre élection s'en vient.

M. DUFF: Certainement; et il y en aura plus d'une. Il y aura encore des élections après que vous et moi nous serons morts. Le gouvernement Laurier fut donc défait et M. Larkin, le représentant choisi par le parti libéral n'entra pas en fonctions. Cependant, la question était d'une si grande importance que le gouvernement de sir Robert Borden décida de participer aux délibérations de cette commission et il se fit représenter dignement par sir George Foster, aujourd'hui sénateur. La commission se réunit, mais elle ne fit pas grand'chose. A l'instar de certaines grandes organisations canadiennes les autorités impériales agirent avec lenteur de sorte que la commission n'accomplit que peu de choses en somme. Mais plus tard la question fut de nouveau remise sur le tapis. Au printemps de 1913, si ma mémoire est fidèle, les minotiers du Canada se plaignirent au Gouvernement, que les compagnies de navigation exigeaient des frets excessifs pour le transport de leurs produits. Le gouvernement de l'époque nomma sir Henry Drayton, le représentant de York-Ouest, pour faire enquête sur la situation. De l'aveu de tous, sir Henry possédait toute la compétence voulue pour mener une enquête de cette nature à bonne fin, et ses conclusions sont dignes de fixer l'attention du Parlement. Mon hono-

rable ami se rendit donc à Londres et, après s'être enquis des faits tant dans la capitale anglaise que dans d'autres ports importants, il tira certaines conclusions et fit certaines suggestions. Sir Henry Dryaton, tout en se rendant compte de l'importance du problème et de la nécessité d'agir avec prudence, tant dans l'intérêt des exportateurs canadiens que des lignes transatlantiques, constate cependant que de sérieux griefs existaient auxquels il fallait porter attention. L'honorable député n'est pas le seul qui ait été de cette opinion. Il y a trois ans environ, on se rappelle, à la demande pressante des représentants de l'Ouest en particulier, et d'autres peut-être, ce Gouvernement a nommé un comité spécial de la Chambre pour étudier cette question. Le rapport de ce comité est très expressif. Bien que je n'approuve pas toutes les conclusions du comité, il est certain qu'il a été prouvé à l'évidence qu'il y a eu des accords avec certaines compagnies maritimes loin d'être des plus favorables aux expéditeurs du Canada.

Qu'on me permette de rappeler un souvenir personnel parce qu'avant l'institution de ce comité et l'enquête qu'il a faite, j'ai offert quelques observations sur cet important sujet. Les honorables députés qui ont pris part à la session de 1921 n'ont pas oublié qu'au cours de mes quelques commentaires sur la Marine marchande canadienne, j'ai montré qu'elle n'était pas étrangère aux assemblées de la conférence des compagnies de navigation, je ne savais pas si les tarifs exigés étaient exorbitants ou non, mais je n'en ai pas moins déclaré alors qu'une ligne maritime possédée et exploitée par n'importe quel gouvernement ne devrait pas contribuer à fixer les tarifs sur les diverses marchandises. L'honorable député de Burrard lui-même (M. Clark) a avoué au cours de ses observations l'autre jour qu'il existait—dirai-je?—une conférence, une coalition dans le but de déterminer les tarifs. Loin de moi le désir de me montrer trop sévère pour les compagnies. Au contraire, je leur concède tout le mérite d'avoir fait beaucoup dans l'intérêt du transport, non seulement entre le Canada et la Grande-Bretagne, mais sur les sept océans. Discutons ce sujet en toute équité sans nuire injustement à ces grandes compagnies. Quant à moi, j'ai une vive et naturelle sympathie pour quiconque est engagé dans une industrie sur ces immenses nappes d'eau. Quiconque a voyagé à bord de ces gros navires, qui a été en relations d'affaires avec ces compagnies, qui a suivi leurs travaux depuis un demi-siècle et observé leurs progrès, reconnaîtra sans contredit les services remarquables qu'elles ont rendus au système de transport dans tout l'univers. Je

[M. Duff.]

suis donc sûr que le Parlement ne prendra aucune décision de nature à porter préjudice à ces compagnies à condition qu'elles se conduisent bien à l'égard de la masse du peuple.

L'inégalité des tarifs, comme je l'ai dit il y a un instant, a été discutée maintes et maintes fois, et peu après que l'honorable député de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) et le très honorable sir George E. Foster eurent été mêlés à cette question, il a été démontré qu'une certaine compagnie avait offert d'entreprendre la fixation des tarifs. Avant de lire une lettre à cet égard, laissez-moi vous dire qu'il fut décidé par la commission royale des dominions:

> Qu'il n'est pas à désirer que les opérations des compagnies maritimes soient plus longtemps indépendantes de quelque mesure de surveillance du gouvernement.

Elle ajoute:

> Nous trouvons intolérable que les armateurs britanniques soient en état de prendre ou de maintenir des décisions si directement préjudiciables au commerce anglais.

Maintenant, monsieur l'Orateur, on prétend que si les frets sont tellement élevés à l'heure actuelle, c'est qu'il n'y a pas assez de navires pour les abaisser. Cependant, il est de fait notoire que le tonnage global est aujourd'hui de 15 millions de tonnes de plus qu'avant la guerre. En réalité, il est d'environ 28 millions de tonnes représentant environ dix mille et quelque centaines de navires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je regrette d'interrompre l'honorable député mais ces chiffres ne comprennent-ils pas une étendue déterminée? D'après les statistiques officielles que j'ai devant moi, je vois que le tonnage total est d'environ 61 millions de tonnes?

M. DUFF: Je me base sur les chiffres des Lloyd.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense qu'ils ne comprennent qu'une certaine limite.

M. DUFF: Je crois que le très honorable député a raison, vu que je remarque dans un rapport de la marine marchande des Etats-Unis que dans ce pays en 1914, le tonnage était de 7,920,000 tonnes et, en 1921, de 18,-282,000 et que, le tonnage brut des navires américains et étrangers était en 1921—pour les vaisseaux américains, 67,946,000 tonnes et pour les vaisseaux étrangers, 70 millions de tonnes. Mais ces statistiques montrent incontestablement que la raison invoquée—ce tonnage n'est pas disponible—ne peut être acceptée étant donné qu'il y a un si fort tonnage dans tout l'univers.

La proposition faite par le Gouvernement pour en arriver à quelque conclusion sous ce rapport est très importante. Il est dit dans

la résolution que les intéressés de l'agriculture, de l'industrie manufacturière aussi bien que du commerce et de la finance par tout le Dominion n'ont cessé de maintenir qu'ils ont été, et sont encore, sérieusement entravés dans leurs relations d'affaires avec les pays d'outremer. Il se peut que cette convention, dont je parlerai tantôt, ne soit pas la solution définitive de ce grave problème; mais il faut décidément reconnaître à la louange du ministère actuel qu'il a eu le courage d'entreprendre la solution de cette question épineuse. Les commerçants et les expéditeurs de tout le pays lui ont signifié qu'ils étaient lésés. Reste à déterminer plus tard si ces griefs sont aussi grands qu'on les représente; mais le fait demeure que le Gouvernement a conclu à l'existence desdits griefs et qu'afin d'y porter remède il a saisi la Chambre de la présente convention dont vous avez tous entendu lecture.

Nous avons écouté force discours et pour et contre la proposition; la question me paraît bien trop importante pour qu'on y interjette des considérations d'ordre personnel. On a prétendu, naturellement, que le Gouvernement tire ses renseignements d'une seule source, le rapport soumis par un monsieur que je puis me dispenser de nommer. Que cette allégation soit ou non fondée,—selon moi, elle ne l'est pas et je me crois en état d'établir que le ministère possède un grand nombre de renseignements qui ne figurent pas audit rapport,—ce n'est pas une réponse suffisante à la proposition du Gouvernement que de dire que le Parlement ne doit pas agréer le rapport parce qu'il émane de ce monsieur; et il est inutile de chercher à détourner notre attention de la question en nous racontant que ce monsieur, comme nous tous au Parlement, et bon nombre à l'extérieur, a déjà pris part, par çi par là, à des campagnes électorales. Voilà qui, à mon sens, ne contentera pas le public du Canada; et les honorables membres qui parleront à ce sujet devront assurément légitimer leur refus d'approuver cette convention mieux qu'en prétextant les méfaits politiques de l'auteur du rapport. La question, je le répète, est beaucoup trop importante pour admettre des propos pareils. Il nous faut décider s'il y a ou s'il n'y a pas coalition. Si le monopole existe en fait je trouve qu'il incombe au Gouvernement de remédier à la situation. Le terme de "coalition" est peut-être un peu exagéré; à mon sens, il l'est. En présence de ces différents rapports touchant la prétendue coalition il y va, ce me semble, de l'intérêt tant du public que des compagnies de navigation elles-mêmes, de jouer cartes sur table et d'arriver au moyen d'une discussion franche et libre à déterminer si réellement il y a eu entente au sujet des tarifs,—s'il y a eu coalition,—ou si on a établi des tarifs trop élevés; de manière à faire connaître au public si les compagnies de navigation ont été trop exigeantes.

L'hon. M. BRISTOL: L'honorable représentant me permettra-t-il une question?

M. DUFF: Oui.

L'hon. M. BRISTOL: A-t-on raison de dire que la Marine marchande de l'Etat adhère à cette coalition depuis trois ou quatre ans; et alors le Gouvernement a-t-il obtenu des administrateurs de la Marine Canadienne un exposé complet et exact de ce qui s'y est passé depuis trois ans, alors qu'ils en faisaient partie?

M. DUFF: J'ai dit, il y a un instant, qu'ils étaient membres de cette coalition. En 1921 je signalai le fait au Gouvernement du jour; il n'en fit rien. Je puis ajouter que j'ai porté la situation à l'attention du ministère actuel qui n'a agi, je crois, que tout dernièrement.

L'hon. M. BRISTOL: Mais quels renseignements lui sont parvenus des ministères précédents au sujet de notre marine marchande?

M. DUFF: A mon regret, je ne puis répondre à la question. En ma qualité de simple député je n'en saurais rien. Ce que je sais c'est que la Marine marchande de l'Etat canadien adhérait à cette Conférence en 1920 et 1921. En 1920 la question fut signalée au gouvernement d'alors; depuis cette époque la Marine marchande a toujours fait partie de la coalition. Voilà qui est tout à fait mal, à mes yeux.

L'hon. M. BRISTOL: Donc ces gens devraient être en mesure de nous renseigner exactement sur la question de l'existence d'une coalition et, si elle existe, nous en dévoiler le caractère. Nous payons les services de la Marine marchande et nous devrions pouvoir en tirer des renseignements.

M. DUFF: Quand le comité se réunit il devrait mander au nombre des premiers témoins quelque membre supérieur du personnel administratif de la Marine marchande.

M. CARROLL: L'honorable représentant a-t-il dit que notre marine adhère encore à la Conférence?

M. DUFF: J'ai cru entendre dire par l'honorable ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) qu'elle s'était retirée; je tiens à faire remarquer à l'honorable ministre qu'elle fait encore partie d'une "conférence" pour ses lignes des Provinces maritimes aux Antilles anglaises et qu'elle perçoit le même tarif que la Royal Mail Packet. Il y a une entente entre cette dernière compagnie et la Marine marchande de l'Etat au sujet des prix

de transport des marchandises entre les Provinces maritimes et les Antilles.

M. BOYS: L'honorable député peut-il nous indiquer la date à laquelle la Marine marchande de l'Etat s'est retirée de la conférence?

M. DUFF: Je regrette de ne pouvoir le faire. Il m'est impossible comme député de donner le renseignement.

M. BOYS: On ne doute pas, je suppose, qu'elle ne fit partie de la conférence à venir jusqu'au 31 décembre dernier, date à laquelle le rapport a été signé.

M. DUFF: Je regrette de ne pouvoir répondre à la question. Le ministre des Chemins de fer a dit qu'elle s'était retirée; mais, personnellement, je trouve que même si elle s'est retirée en décembre ou plus tôt c'était trop tard. Elle aurait dû se dégager bien avant et même n'avoir jamais fait partie de la conférence. Dans tous les cas, on m'informe qu'elle fait toujours partie de celle qui fixe les prix entre les Provinces maritimes et les Antilles anglaises. Je dis que c'est un tort et que plus tôt elle en sortira, mieux cela vaudra.

M. CARROLL: Ce n'est pas la conférence dont nous parlons.

M. DUFF: Non, mais c'est une entente pour fixer les tarifs de transport et c'est de cela qu'il s'agit dans la résolution que nous discutons. Je répète que le Marine marchande de l'Etat devrait se tenir à l'écart de ces combinaisons. J'ai déjà dit que nous devions envisager la question sans parti pris. Je me rappelle, et d'autres députés aussi vieux que moi doivent se rappeler aussi, que les compagnies maritimes qui font le service de l'Atlantique du nord ont des navires d'un modèle bien différent de ceux d'il y a quelques années et c'est pourquoi le Gouvernement et le Parlement devraient avoir certains égards pour ceux qui ont placé des millions de dollars dans ces navires. Ces lignes sont évidemment exploitées dans l'intérêt des actionnaires; mais, après tout, il faut reconnaître que ces compagnies ont aidé à résoudre le grand problème du transport au Canada.

M. SHAW: Mon honorable collègue dit que le modèle des navires a changé. Je voudrais savoir d'une façon générale en quoi consistent ces changements.

M. DUFF: Les vapeurs sont beaucoup plus spacieux et bien mieux aménagés. On a fait beaucoup de commentaires au sujet du transport des immigrants et des prix qu'exigeaient pour cela les compagnies maritimes. Certes les prix sont bien plus élevés qu'autrefois; ils le sont même trop, mais il n'est pas moins vrai que l'aménagement des navires faisant aujourd'hui le service entre Liverpool et Halifax et entre Liverpool et Montréal diffère totalement de celui des navires qui amenaient les immigrants, il y a quelques années. Je ne me le rappelle pas personnellement, mais mes parents sont venus à bord d'un navire à voile, ce qui ne ressemble guère aux transatlantiques du genre de l'"Aquitania", de l'"Olympic" ou de certains navires de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

J'ai entendu beaucoup de commentaires sur les prix de transport qu'on exige de nos jours, et il n'y a pas de doute qu'il n'y ait inégalité de traitement. J'ignore si les compagnies maritimes sont en mesure de l'expliquer. Mais le ministre du Commerce (l'hon. M. Low), a bien fait, lorsqu'il a parlé au nom du Gouvernement, de dire à la Chambre qu'il était tout disposé à nommer un comité et qu'il désirait en nommer un. A mon avis, c'est la seule manière d'aller au fond de l'affaire. Je sais parfaitement que le Gouvernement ne peut pas montrer tous ses atouts à la Chambre; mais lorsque le comité sera formé, il devra donner à la Chambre beaucoup plus de renseignements qu'il ne peut le faire en ce moment, et il les donnera. C'est à lui de prouver—il en est sans doute capable—qu'il faut prendre des dispositions pour protéger les gens qui ont des marchandises à faire transporter, que ce soit de l'extrême-ouest ou d'ailleurs en Canada.

Dès le début du débat, le ministre du Commerce a dit à la Chambre qu'il avait l'intention de nommer un comité pour examiner à fond la question. Pour cela le Gouvernement mérite des félicitations. J'imagine qu'il veut dire, non seulement dans l'intérêt du Gouvernement et du peuple comme de la proposition qu'il a soumise, mais aussi, comme question de justice, dans l'intérêt des compagnies de navigation.

Il n'y a aucun doute que le peuple du Canada ne souffre de malaise et ne sente qu'il y a anguille sous roche en ce qui regarde les frets maritimes. Comme je le disais, il y a un instant, il est convenable et juste qu'on fasse une enquête complète. On nous dit, par exemple, que les expéditeurs se sont plaints amèrement au département de passe-droits dont quelques-uns auraient à se plaindre. Prenons par exemple la différence de tarif pour les expéditions entre Hambourg ou le Royaume-Uni et Bombay et Calcutta et celles entre Anvers ou Hambourg et le Canada. Il existe certainement quelque chose d'absolument défectueux quand nous consta-

tons qu'on peut expédier des marchandises de Hambourg à Bombay et Calcutta pour 25 shillings la tonne et qu'un expéditeur d'Anvers au Canada doit aussi payer 25 shellings la tonne. Il est vrai aussi que si vous expédiez du Royaume-Uni à Calcutta vous devez payer 40 shillings par tonne tandis que si vous expédiez au Canada vous devez payer 45 shillings par tonne.

M. BRISTOL: Est-ce que le tarif ne dépend pas surtout du fait que les navires peuvent trouver des cargaisons de retour aux endroits où ils vont?

M. DUFF: J'allais en parler. Je désire me montrer impartial pour les compagnies. Je voulais dire, et il est aussi bien de le faire maintenant, qu'il n'y a pas de doute que la raison pour laquelle les tarifs sont plus élevés d'Angleterre ou d'Europe au Canada, que d'Angleterre ou d'Europe aux Etats-Unis, ne soit que les navires, qu'ils aillent de l'est à l'ouest ou vice versa, entre l'Angleterre ou l'Europe et les Etats-Unis, ont toujours des cargaisons complètes, tandis que leurs voyages au Canada ne donnent que des cargaisons partielles ou des voyages sur lest.

M. BRISTOL: Parfois, seulement un quart de cargaison.

M. HOEY: C'est un bon argument pour encourager les cargaisons d'importation.

M. DUFF: Je partage cet avis. C'est pourquoi j'imagine que l'honorable député de Springfield (M. Hoey) est de mon avis et pense que nous devrions abaisser le tarif douanier sur les marchandises entrant au pays.

M. IRVINE: Pourquoi n'abaissez-vous pas le tarif douanier?

M. DUFF: La seule raison qui fait que ce tarif n'est pas plus bas, c'est que l'honorable député de Springfield et moi-même sommes les deux seuls membres de la Chambre ayant cette opinion. Si nous en avions le pouvoir, je pense que nous abaisserions le tarif douanier.

La conférence impériale qui s'est réunie pour débattre cette importante question a résumé ses conclusions et, dans le but de discuter la question convenablement et de l'élucider autant que possible, il est aussi bien de faire inscrire ses conclusions au hansard. Voici ce que déclare la commission royale maritime en terminant son rapport:

(1) Le système de conférence, allié à la méthode des rabais différés—évolution naturelle d'une industrie supérieurement organisée et traitant avec des clients dispersés et désorganisés pour la plupart—a créé un monopole sur la majorité des grandes routes maritimes, monopole dont les limites sont, dans bien des cas, illusoires et tendent en général à diminuer;

(2) Au début, ce système a été inauguré dans le but d'élever les tarifs, ou d'empêcher leur baisse et de diminuer la concurrence;

(3) Il a réussi à élever ou maintenir les tarifs élevés;

(4) En général, le public doit payer des tarifs de fret plus élevés qu'il ne le ferait si la concurrence était libre;

(5) Le système a été funeste aux navires irréguliers, cet élément considérable de la marine marchande britannique et cela leur cause des pertes et les force d'exiger des tarifs plus élevés;

(6) Le système tend au gaspillage dans divers autres sens et cela à cause de la manière dont les coalitions sont formées;

(7) Il n'existe aucune preuve satisfaisante que l'économie en frais, s'il en existe, avec le système de coalitions, puisse dépasser les pertes que cause ce système;

(8) Le système tend à augmenter indûment le tonnage et, par conséquent, le montant des capitaux engagés sur lesquels on doit payer intérêt;

(9) Il a diminué ou tend à diminuer le nombre de ports de départ;

(10) Il donne à un pays, comme les Etats-Unis, où ce système est illégal, un grand avantage sur le Royaume-Uni;

(11) Dans le cas du Sud-Africain, il a eu pour résultat l'éloignement du commerce anglais;

(12) Il n'existe aucune preuve qu'il ait augmenté d'une manière appréciable la régularité des départs ou beaucoup amélioré la qualité des navires; mais il a causé presque l'égalité et la stabilité des tarifs.

Il y a beaucoup d'exactitude dans ce rapport et je me suis demandé souvent pourquoi les armateurs eux-mêmes, après que ce rapport eut été présenté par une aussi éminente commission, n'ont pas pris les moyens de démontrer au public que ce rapport ne contenait pas grand'chose, s'il contenait quoi que ce soit.

M. CALDWELL: Quelle commission a préparé ce rapport?

M. DUFF: Le gouvernement britannique—c'est le rapport de la Commission maritime royale de 1909. Je remarque, et je le fais sans vouloir dénigrer—que la majeure partie des critiques dirigées contre cette résolution vient de mes amis de l'opposition officielle. Je remarque aussi que ce sont les amis de l'opposition conservatrice qui se plaignent. Lisez la correspondance déposée récemment ou allez consulter les dossiers du département du Commerce, vous y trouverez des centaines de lettres signées par des manufacturiers importants qui déclarent que le prix des transports est exorbitant. Je ne veux pas retenir la Chambre trop longtemps, mais il est bon peut-être de montrer que le Gouvernement a fait son devoir en tenant compte de ces représentations des fabricants et des armateurs et qu'il ne doit pas être blâmé pour essayer de règlementer les frets sur l'Atlantique-Nord et de les ramener à un prix aussi raisonnable que possible. Voici une lettre d'un fabricant de marque:

Vous verrez par le connaissement que nous payons actuellement 30c. du pied cube ou $12 la tonne de 40 pieds cubes pour les orgues ou pianos consignés à

Liverpool. En 1910, le transport de la même marchandise nous coûtait six shellings et neuf deniers la tonne de 40 pieds cubes, soit pratiquement $1.50 la tonne de 40 pieds cubes, comme vous le constaterez par le connaissement ci-joint.

En 1910 et 1911 et durant plusieurs années auparavant, nous expédiions chaque semaine un wagon d'instruments de musique à Liverpool, soit 18 instruments. Aujourd'hui nous n'en expédions pas un wagon par an, et aucun autre fabricant non plus, parce que les prix du transport ajoutés au prix de vente en portent le coût rendu en Angleterre au prix d'un piano bon marché de fabrication allemande ou anglaise.

Et retenez ceci:

Si je puis vous être utile de quelqu'autre manière, n'hésitez pas à vous adresser à moi, car je suis convaincu que les sociétés de navigation, y compris la marine marchande canadienne, se privent de fret en demandant des prix aussi exorbitants, et je me demande parfois si la marine marchande de l'Etat n'est pas la plus à blâmer sous ce rapport.

Ainsi, la marine marchande canadienne nous a demandé beaucoup plus cher que Pickford & Black, d'Halifax, pour transporter une consignation d'instruments de musique aux Antilles il y a quelques temps. Nous en avons une autre consignation de cinq instruments de musique cette semaine. Au lieu donc d'expédier par Montréal nous avons dû expédier par Halifax, mais la différence dans le fret maritime a plus que compensé le prix du transport par chemin de fer, de Montréal à Halifax.

Des déclarations aussi vigoureuses provenant d'hommes haut cotés dans le commerce justifient le Gouvernement de tenter quelque chose pour commander les tarifs de transport et arriver à les diminuer. Je pourrais citer plusieurs autres exemples si cela était nécessaire.

Je me rends bien compte que le transport doit coûter plus cher aujourd'hui qu'avant la guerre, mais je ne vois pas de raison pour expliquer une augmentation de 25 p. 100 dans le mois de mars 1924. L'on dit que les frets sont déterminés par la loi de l'offre et de la demande. Chacun sait pourtant qu'il y avait alors plus de navires disponibles que le transport n'en demandait, de sorte que je ne comprends pas pourquoi la conférence a relevé les prix de 25 p. 100.

M. CHAPLIN: L'honorable député citait, il y a un instant, une lettre écrite par un expéditeur, déclarant que le prix de la Marine marchande du gouvernement étaient plus élevés que ceux de Pickford & Black, mais il nous a dit aussi qu'il était à sa connaissance personnelle que Pickford & Black et la Marine marchande de l'Etat s'entendaient sur les frets et qu'ils demandaient les mêmes prix.

M. DUFF: Non; j'ai dit la Marine marchande du Canada et la Royal Mail Steam Packet Coy. Les marchandises mentionnées dans la lettre que j'ai citée ont été expédiées de Montréal, évidemment. Les prix demandés par la Marine marchande canadienne couvraient le transport direct de Montréal aux Antilles et même en acquittant le fret par chemin de fer de Montréal à Halifax, l'expéditeur trouvait encore son avantage à expédier de là par la ligne Pickford & Black; ce qui veut dire que l'entier parcours de Montréal aux Antilles via Halifax coûtait moins que le prix demandé par la Marine du gouvernement. L'honorable député saisira sans que j'insiste.

M. LEWIS: A titre d'armateur d'expérience, l'honorable député voudrait-il nous dire ce qu'il pense de l'effet de l'exploitation de ces dix navires par rapport à la prétendue coalition?

M. DUFF: C'est une grosse question.

M. LEWIS: Je m'adresse à l'honorable député parce que je connais son expérience à ce sujet.

M. DUFF: Eh bien, il se peut que l'exploitation des dix navires n'ait pas l'effet désiré, mais elle démontrera du moins au pays que le Gouvernement est déterminé à faire le possible pour briser cette prétendue coalition, si elle existe. L'effort peut échouer pour une raison ou pour une autre facile à comprendre. Ainsi supposons que j'aie la haute main sur une de ces lignes ou que j'en sois le propriétaire, j'essaierais d'amener mes amis à se joindre à moi pour tâcher de ruiner la société Petersen. On pourrait adopter plusieurs mesures pour déjouer le projet. Cependant, le Gouvernement a raison de tenter la réduction du fret et de vouloir prouver aux gens du pays qu'on s'occupe d'eux et que l'on va tenter tous les efforts possibles pour réduire le coût du transport sur l'Atlantique.

M. LEWIS: Si le comité en vient à la conclusion que le fret n'est pas trop élevé, vu les circonstances actuelles, l'honorable député sera-t-il encore en faveur de cette mesure?

M. DUFF: Je veux entendre les témoignages d'abord. Mais après avoir lu le témoignage qu'a rendu mon honorable ami de Swift Current il y a deux ans, devant le comité de l'agriculture, je crois qu'il va appuyer le Gouvernement en cette circonstance.

M. SUTHERLAND: L'honorable député a déclaré que le Gouvernement se proposait de faire quelque chose de pratique dans ce cas. S'il consulte le septième rapport du comité qui a siégé il y a deux ans, il remarquera qu'on y dit que, vu la diversité des sujets qu'on avait soumis, on n'a pu accorder à cette question toute l'attention qu'elle méritait. Aussi suggéra-t-on au Gouvernement de nommer plus tard un autre comité, ce que l'on aurait dû faire au cours de la dernière session. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas donné

suite à la conclusion du comité puisqu'il attachait une si grande importance aux témoignages recueillis?

M. DUFF: Je ne puis, naturellement, répondre au nom du Gouvernement, mais il me semble que même en dehors des conclusions du comité, il existe assez de données dans les dossiers des différents ministères, celui du Commerce surtout, pour justifier le Gouvernement de prendre la mesure que l'on propose aujourd'hui. Je n'ai pas ennuyé la Chambre en donnant lecture de toutes les lettres que l'on pourrait citer sur le sujet, mais je pourrais en lire un grand nombre de manufacturiers importants de toutes les parties du pays et d'occupations diverses, qui se plaignent amèrement de ce que les frets sont excessifs. Comme je l'ai déjà dit, cependant, je ne me prononcerai pas sur ce sujet; je suis disposé à donner justice aux compagnies de transport maritime. Les compagnies de navigation méritent des louanges pour le service qu'elles ont institué, non seulement dans l'Atlantique-Nord, mais sur toutes les mers, et je suis bien prêt à attendre que le comité se réunisse et recueille des témoignages avant de me prononcer sur la question des frets. Jusqu'à ce qu'on obtienne ces données, et que le comité fasse rapport au Parlement, je réserve mon jugement final sur cette question.

M. SUTHERLAND: L'honorable député doit sans doute savoir qu'il n'a pas répondu à ma question. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas, au cours de la dernière session, donné suite à la conclusion du comité de l'année précédente, à l'effet de nommer un comité semblable l'année suivante, c'est-à-dire, à la dernière session? Pourquoi n'a-t-on pas fait quelque chose l'an dernier si les conditions étaient si mauvaises?

M. DUFF: J'accorde que dans une certaine mesure le Gouvernement aurait pu agir plus tôt. Mais on peut dire ceci à la louange du Gouvernement, c'est qu'il a fait quelque chose tandis que son prédécesseur n'a rien fait. L'ancien ministère était absolument au fait de la situation. Sir Wilfrid Laurier avait présenté une résolution à la conférence impériale, avant la défaite de son gouvernement en 1911, demandant une enquête complète sur cette question et il nomma un commissaire dans la personne de l'honorable M. Larkin. Après la chute du gouvernement Laurier, sir Robert Borden nomma un autre commissaire et, de cette époque à 1921, la question fut à l'étude, mais aucune décision ne fut prise, ni sous le régime conservateur, ni sous le régime unioniste, ni sous le gouvernement libéral-conservateur dont mon honorable ami le leader de l'opposition (M. Meighen) était le chef. Mais le gouvernement actuel fait quelque chose; il cherche une solution du problème. Le projet actuel suffit-il ou même est-il réellement ce qu'il y a de mieux, je ne saurais dire au juste. Mais il faut reconnaître que le Gouvernement agit avec sincérité et loyauté en s'efforçant de régler une situation dont on se plaint, et que les expéditeurs du pays lui ont exposée.

M. SUTHERLAND: Je regrette d'interrompre mon honorable ami, mais pourquoi souligner l'importance des témoignages rendus devant ce comité spécial tout en ne tenant aucun compte du rapport final comportant que, vu l'impossibilité de rendre justice aux témoignages, on devrait nommer un comité semblable à la session suivante, conclusion qu'a absolument mise de côté ce gouvernement? Cependant, au cours de ce débat, on s'appuie très souvent sur les témoignages rendus devant ce comité.

M. DUFF: Monsieur l'Orateur je ne saurais en dire davantage à mon honorable ami; j'ai répondu de mon mieux à sa question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant que l'honorable député continue: admettons que je comprenne bien, d'après son discours, ce qu'il pense réellement du contrat Petersen, considère-t-il que la Chambre ait raison de voter quelque chose que l'on renvoie ensuite à un comité?

M. DUFF: Je rappellerai à mon honorable ami un fait qui s'est produit en cette Chambre l'an dernier lorsqu'un certain projet de loi fut présenté. Je m'opposai au principe de ce projet de loi, je combattis sa seconde lecture; il fut renvoyé à un comité qui fit quelques modifications, mais pas autant qu'il en aurait fait s'il avait connu ce qui est arrivé depuis; ce comité rapporta le projet de loi à la Chambre et celle-ci vota contre le rapport du comité qu'elle avait elle-même nommé. La chose peut se répéter dans ce cas. Je ne dis pas que cela se fera ou devrait se faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'avait pas confiance en ce projet de loi dont il parle et il le combattit. Croit-il maintenant qu'il avait tort de le faire? Et s'il avait raison dans ce temps-là, pourquoi ne suit-il pas aujourd'hui la même ligne de conduite?

M. DUFF: Le temps a fini par me donner raison et je suis certain que mon honorable ami se rend compte, dans son fort intérieur, qu'il a eu tort de voter comme il l'a fait à la dernière session.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une autre question.

M. DUFF: Quant au sujet qui nous occupe, je ne veux certainement pas que personne pense ou dise que je suis opposé au contrat. Mon opinion est que c'est un pas dans la bonne voie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense que vous y êtes opposé.

M. DUFF: Je le répète, l'avenir le dira.

M. IRVINE: Je crois avoir entendu l'honorable député dire, en répondant à une question, qu'il ne prévoyait pas que les dix navires projetés auraient quelque effet sur la coalition. Ne pense-t-il pas que le million et quart de l'argent du peuple que le Gouvernement va dépenser pour prouver ses bonnes intentions soit une dépense un peu trop considérable pour une telle propagande?

M. DUFF: Je n'ai pas dit ce que rapporte l'honorable député.

M. IRVINE: C'est ce qu'il a dit.

M. DUFF: Pas du tout. Voici ce que j'ai dit: Bien que nous puissions différer d'opinion sur le remède proposé, nous devrions certainement rendre justice au Gouvernement pour essayer de faire face à cette grave situation. L'opinion de tous ceux qui sont vraiment intéressés à l'autre côté de la question, c'est que ce contrat aura de bons résultats. C'est l'opinion que nous entendons exprimer tous les jours en ville. On pense que le contrat Petersen va évidemment avoir un certain effet. Il est vrai que ce contrat ne comporte que la construction de dix navires, en ce qui concerne Petersen et sa compagnie. mais il n'y aura pas de raison pour empêcher le Gouvernement de conclure des contrats avec d'autres compagnies, s'il le juge nécessaire, en vue de stabiliser ce tarif plus efficacement; par exemple, il pourrait en conclure un avec la compagnie du Pacifique-Canadien. Il me semble que cette compagnie devrait entrer dans le mouvement parce qu'après tout, qu'elle soit coupable ou non d'avoir exigé des prix excessifs du peuple de ce pays, c'est une organisation d'affaires, et tant que le peuple et le Gouvernement du Canada laissaient faire, je ne pouvais blâmer la compagnie de paquebots du Pacifique-Canadien d'obtenir des prix aussi élevés qu'elle le pouvait. Mais, comme je viens de le dire, je pense que cette organisation devrait venir de l'avant et aider à remédier à la situation; en conséquence, si la chose est nécessaire, le Gouvernement devrait passer un contrat avec cette compagnie pour obtenir le concours de ses navires en vue de briser la prétendue coalition.

M. IRVINE: Cela veut-il dire que le Gouvernement devrait donner un autre million et quart tous les ans à la compagnie de paquebots du Pacifique-Canadien ou à toute autre compagnie qui pourrait s'embarquer dans cette audacieuse entreprise en vue de briser la coalition? L'honorable député ne croit-il pas que, dans ce cas, nous ne recevrions pas assez par suite de la réduction des frets pour payer les taxes nécessitées par les subventions?

M. DUFF: Je suis surpris d'entendre mon honorable ami parler de cette façon; je pensais qu'il était venu en cette Chambre pour nous sortir du chaos, non seulement quant aux tarifs de fret, mais aussi quant au coût élevé de la vie. Je répète que je suis surpris de le voir jeter de l'eau froide sur cette proposition du Gouvernement qui a simplement pour but de faire baisser le coût de la vie et de permettre au peuple de ce pays d'en bénéficier. L'arrangement aura-t-il des résultats satisfaisants ou non? Je ne suis pas prêt à le dire; c'est une grosse question. Mais ce que je dis, c'est que l'on devrait fournir au Gouvernement l'occasion de soumettre tous les renseignements qu'il possède au comité et à la Chambre afin que nous puissions juger d'une façon intelligente.

Si j'en crois ce qu'ont dit les autres orateurs, je suis convaincu que le Gouvernement possède des renseignements précis lui permettant de démontrer d'une manière décisive que les frets maritimes sont trop élevés, et de croire que cette convention offre un moyen efficace de réduire le prix du transport.

M. IRVINE: Où sont ces renseignements? C'est ce que je veux savoir.

M. DUFF: Comme je viens de le dire, je suppose que le Gouvernement les fera connaître quand se réunira le comité spécial; je crois que le devoir du Gouvernement serait de déléguer à ce comité une personne qui pourra donner tous ces renseignements.

M. IRVINE: Pourquoi ne pas les rendre publics dès maintenant ?

M. DUFF: J'en ai indiqué un certain nombre cet après-midi; je ne sais pas si mon honorable ami a entendu. Je puis lui en donner d'autres, mais je ne veux pas ennuyer la Chambre par des citations trop nombreuses. Je vais lui révéler certains détails qu'ont fait connaître des habitants de sa propre province. Je suppose que mon honorable ami s'intéresse à l'industrie animale du sud de l'Alberta, la province d'où il vient. Voici ce que disait,

il y a peu de temps, le "Board of trade" de Lethbridge au sujet du prix de transport du bétail:

Considérant que le prix du transport du bétail, de la côte de l'Atlantique au Royaume-Uni, atteint actuellement un point excessif, et retarde le succès des tentatives faites en vue d'établir un commerce d'exportation du bétail entre la province d'Alberta et le Royaume-Uni;

Considérant que les spécialistes en la matière jugent que l'on peut transporter le bétail avec profit sur l'Atlantique, à un prix beaucoup moins élevé que celui que l'on impose maintenant;

Considérant que l'élevage des bestiaux est une industrie importante dans le sud de l'Alberta et que les éleveurs désirent exporter leur bétail en Angleterre;

Cette assemblée décide que l'on demandera au gouvernement du Canada de prendre les mesures qu'il jugera à propos pour provoquer une diminution du prix du transport du bétail sur l'Atlantique, à un niveau permettant d'exporter avec profit le bétail de l'Alberta en Angleterre.

L'hon. M. BRISTOL: L'honorable député me permettra-t-il une autre question? La coalition, si coalition il y a, ne réglemente pas le prix du transport du grain, c'est-à-dire que les navires irréguliers et les réguliers se font la plus terrible concurrence pour obtenir le plus de grain possible. Comment, dans ces circonstances, pourra-t-on procurer de plus grands avantages au fermier de l'Ouest, en ce qui concerne le transport du grain?

M. DUFF: J'ai déjà dit, je pense, que je n'accepte pas tout ce qu'on a raconté au sujet de la coalition, que je n'admets pas que les frets soient trop élevés en certains cas. J'ai dit simplement que, dans tout le pays, les manufacturiers, les fermiers, les exploitants forestiers et autres citoyens, sont tellement irrités contre les frets maritimes excessifs que le Gouvernement était fondé dans les circonstances, à tenter de trouver une solution à ce problème de la manière projetée, c'est-à-dire en nommant un comité qui recueillera tous les renseignements relatifs à la question et permettra aux compagnies de transport, aux manufacturiers et autres intéressés de défendre leur cause et de présenter leur point de vue au comité, lequel pourra ensuite décider s'il est vrai, comme on le prétend, que la North Atlantic Shipping Conference impose aujourd'hui des frets excessifs.

L'hon. M. BRISTOL: Actuellement, les navires irréguliers et les réguliers se font concurrence pour le transport du grain; comment pouvez-vous espérer réduire les frets par une autre méthode?

M. DUFF: Voici une lettre de la Dominion Millers' Association, écrite le 15 janvier 1921, et adressée au très honorable chef actuel de l'opposition.

L'hon. M. BRISTOL: Elle a trait au commerce de la farine. Je ne me préoccupe que du grain, qui est de nos jours le produit principal de l'Ouest; et l'on remarque la plus forte concurrence possible en matière de prix du transport du grain.

M. DUFF: Il se peut en effet que le prix du transport du grain ne fasse pas l'objet d'une règlementation; mais mon honorable ami doit admettre qu'il existe une conférence —je ne l'appellerai pas une coalition; mais les représentants des différentes compagnies de navigation se réunissent, pas tous les jours peut-être, mais chaque semaine, ou chaque fois qu'il se présente une question importante. Bien que cette conférence ne s'occupe pas particulièrement du prix du transport du bétail et du grain, vous ne pouvez me persuader que ces hommes, qui se réunissent pour déterminer le prix de transport des autres denrées, ne s'entendent pas sur le prix qu'ils imposeront pour le transport du bétail et du grain.

L'hon. M. BRISTOL: Ils doivent étudier de jour en jour le problème que posent les navires irréguliers. Il y a parfois à Montréal un grand nombre de ces navires et les prix tombent. Parfois, les navires réguliers, pour compléter leur cargaison, prennent du grain; mais c'est un chargement dit de détresse; ce n'est pas la même chose. Le blé est la denrée fondamentale, et il est l'objet de la plus terrible concurrence que l'on puisse voir; vous n'y pouvez rien.

M. DUFF: Mais, sans les navires irréguliers, le prix du transport serait probablement beaucoup plus élevé qu'il ne l'est.

M. BRISTOLL: Ils pourraient l'être, mais rappelez-vous qu'il n'y a rien comme ces navires irréguliers pour faire baisser les prix.

M. MORRISON: Mon honorable ami sait-il que ces navires exigent plus cher pour le transport du blé d'ici à Liverpool que les navires des lignes régulières.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre. L'honorable député de Lunenburg a la parole.

M. DUFF: Je ne m'oppose, monsieur l'Orateur, aux questions qu'on veut me poser.

M. IRVINE: Si je comprends bien l'honorable député était en train de donner un renseignement seulement et j'aimerais à lui dire que ce n'est pas ce que je voulais savoir. Je veux bien reconnaître que le fret maritime est élevé, quoique je ne le sache pas. Je veux savoir si ce projet que le Gouvernement a mis de l'avant nous permet d'espérer que les prix vont être réduits? C'est le genre de preuve dont j'ai besoin et jusqu'ici mon honorable ami n'a pas apporté de raison pour me faire voter en faveur de ce projet avec l'espoir d'un abaissement des prix.

M. DUFF: Alors je pourrais conclure que mon honorable ami désire laisser les prix tels qu'ils sont sans essayer de rien faire.

M. IRVINE: N'allez pas penser cela. Je vous dirai plus tard ce que je veux. Donnez-moi, au moins, la preuve que ce projet amènera un abaissement des prix.

M. DUFF: A mon sens le Gouvernement a le mérite...

M. IRVINE: Pour moi, il ne s'agit pas de savoir à qui revient le mérite, mais de la réduction des prix de transport.

M. DUFF: Vous ne sauriez vous en préoccuper autant que les manufacturiers et d'autres que j'ai mentionnés. Il apparaît bien que vous ne voulez rien faire. Vous ignorez, dites-vous, si ce projet aura un résultat ou non. Il arrive tous les jours que des gens entreprennent quelque chose sans savoir exactement ce qui s'ensuivra; seulement ils l'entreprennent avec l'espérance et dans l'attente qu'il en résultera une amélioration de la situation, et je suis porté à croire, tout comme d'autres le croient et comme le Gouvernement lui-même a dû le croire, que même cet effort, tout mesuré qu'il soit, amènera de bons résultats. J'en augure d'excellents résultats et aujourd'hui les compagnies de navigation s'inquiètent plus à ce sujet que mon honorable ami de Calgary-Est (M. Irvine).

M. IRVINE: Mon honorable ami ne reconnaîtra-t-il pas que, dans une proposition de cette nature, un peu de sens commun vaudrait bien plus qu'une simple lueur d'espoir?

M. DUFF: Je ne sais ce que mon honorable ami entend dire par là. S'il veut comparer son bon sens au mien, je reconnaîtrai qu'il en a plus que moi.

M. IRVINE: Je ne fais pas un tel parallèle. Je demande tout bonnement à mon honorable ami de me dire quelle raison il a d'espérer que ce projet fera baisser les prix. C'est ainsi que j'ai parlé de bon sens. Donnez-moi une raison sensée pour justifier votre espoir et je serai porté à la partager.

M. DUFF: Mon honorable ami n'était peut-être pas attentif à la question posée par mon honorable ami assis à l'autre bout de la Chambre au sujet des prix exigés pour le blé. Il prétendait que la conférence n'avait pas de prix pour le blé; que ce prix était déterminé par le nombre de navires indépendants faisant escale à certaines époques dans un port en quête de cargaison. S'il est vrai—et il en est ainsi—que plus il y aura de navires disponibles plus bas seront les prix il s'ensuit que le projet du Gouvernement, qu'il porte sur vingt, trente ou un plus grand nombre de navires, s'il fixe le prix auquel ces navires devront effectuer le transport, déterminera précisément la réduction des frets à cause de ce nouvel élément de concurrence qu'il fera naître. Je suis d'opinion que c'est là une raison qui justifierait mon honorable ami et tout député en cette Chambre de donner son appui à ce projet, pourvu que le Gouvernement nous fournisse les renseignements voulus pour nous fonder à y donner suite.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a un instant l'honorable député a parlé d'une plainte adressée à l'ancien gouvernement en 1921 et venant de la Dominion Millers' Association; il a déclaré que le gouvernement n'en avait rien fait.

M. DUFF: Je ne suis pas allé jusque-là.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce qu'il a dit peu de temps auparavant. Je sais qu'il sera heureux d'apprendre, que loin de là, le gouvernement convoqua une conférence pour étudier cette plainte; il s'agissait d'une inégalité de traitement au détriment de la farine en faveur du blé. La conférence eut pour résultat de faire reconnaître par tous les principaux expéditeurs de blé que cette disparité de traitement n'existait pas et que, partant, il n'y avait pas lieu d'intervenir.

M. DUFF: Monsieur l'Orateur, je ne sais plus où j'en étais; mais je vais essayer de continuer. Je crois que j'étais en train de dire à mon honorable ami de Calgary-Est que les gens de l'Alberta croyaient avoir de justes griefs au sujet du prix de transport du bétail. S'il en est ainsi, je suis forcé de le répéter, il me semble que tout le monde en cette Chambre devrait s'efforcer d'appuyer les mesures proposées par le Gouvernement et devrait au moins permettre qu'on les renvoie au comité que l'honorable ministre du Commerce consent à nommer, nous a-t-il dit, pour que la Chambre connaisse les deux côtés de cette importante question. Il est indiscutable que les frets maritimes sont une question fort importante pour le peuple de ce pays, d'autant plus que nos voisins du sud ont dressé au moyen du tarif Fordney une très haute barrière contre nos produits. Et je tiens à dire ici que la plus grande bévue que ce pays ait commise au sujet du commerce des bestiaux et des affaires en général, c'est le rejet du traité de réciprocité avec les Etats-Unis en 1911. Si nous avions ratifié cette convention, nous ne serions peut-être pas contraints aujourd'hui d'expédier tout notre bétail et notre blé et nos autres denrées en Grande-Bretagne et en Europe. Mais cet état de choses s'impose à nous, et tant qu'il en sera ainsi, nous devons tout mettre en œuvre

pour remédier à la situation. Le Gouvernement a raison, je crois, de faire tout ce qu'il peut pour conserver nos débouchés actuels et pour accroître nos affaires dans l'avenir, et voilà le moyen par excellence par lequel le Gouvernement peut amener une réduction des frets, de sorte que nos échanges se feront dans le sens de l'est et de l'ouest, au lieu du sud et du nord. A mon avis, le Gouvernement a donc droit à tous les encouragements à cet égard.

D'aucuns ont prétendu qu'au lieu de signer cette convention avec sir William Petersen, nous devrions plutôt utiliser les navires de la Marine marchande canadienne. Or, s'il est un détail de cette convention auquel je trouve à redire, c'est peut-être que les navires ne seront pas assez rapides. A mon humble avis, au lieu d'être des vaisseaux de 11 nœuds, ce devrait être des vaisseaux de 13 et 15 nœuds, parce que dans la saison d'hiver, de novembre à mars, il est impossible à de petits navires peu rapides, traversant l'Atlantique vers l'ouest, d'accomplir des voyages réguliers. Pour ce motif, dis-je, quand des gens soutiennent que les navires de notre Marine marchande pourraient remplacer les vaisseaux mêmes prévus par cette convention, l'argument ne repose sur absolument rien. Ces navires sont lents, ils ne sont pas appropriés à cette fin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils sont plus rapides que les navires de Petersen.

M. DUFF: Non, leur vitesse moyenne est de 9 nœuds.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans la pratique, neuf ou dix nœuds, mais l'épreuve de vitesse comparée avec celle des navires de Petersen donne un chiffre supérieur.

M. DUFF: Je n'engagerai pas une discussion avec mon très honorable ami; nous avons déjà vidé tous deux la question, je pense, pour ce qui regarde la Marine marchande de l'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais pas la comparaison.

M. DUFF: Le fait demeure que ces vaisseaux de 11 nœuds seraient encore plus rapides.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la vitesse constatée à l'épreuve.

M. DUFF: Vous constaterez que, grâce aux moteurs Diesel dont ces vaisseaux seront munis, ils pourront filer leurs onze nœuds en tout temps, sauf dans les très fortes tempêtes d'hiver, comme de raison. Les navires de la Marine marchande sont de construction très différente et, à cause de leur machines, par une très grosse mer ils ne peuvent pas faire plus de cinq nœuds. En temps doux ,quand les eaux sont calmes et lisses, ils peuvent peut-être filer neuf nœuds. Néanmoins, ces navires de la marine commerciale du Gouvernement canadien deviennent de plus en plus lents, avec ce résultat que si le Gouvernement les garde longtemps encore, ils entreprendront un jour un voyage dont ils ne reviendront pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous êtes prévenu à ce sujet.

M. DUFF: Permettez-moi aussi d'ajouter ceci. Il est indiscutable qu'il y a inégalité de traitement envers les ports américains et canadiens; et parfois dans les Provinces maritimes, vous entendez un grand vacarme au sujet de l'exploitation par l'Etat d'une voie ferrée entre Montréal et Portland; et de l'expédition de nos marchandises par ce dernier port au lieu des ports canadiens. Si cette convention n'a qu'un effet, ce sera, permettez-moi de le dire, d'accroître la quantité de marchandises et le nombre de navires venant aux ports canadiens.

M. LADNER: L'honorable monsieur vousi la convention oblige les navires à avoir restriction qui empêche ces vaisseaux de faire escale dans les ports américains, comme le prévoyait l'ancienne convention de 1897?

M. DUFF: Eh bien, je ne me souviens pas si la convention oblige les navires à avoir leurs ports d'attache en Canada. Je soutiens qu'il est indigne de tout gouvernement canadien et de tout ministre du Commerce s'ils ont fait un marché comme celui-là et consenti à répéter l'erreur commise par le cabinet précédent et par celui-ci d'envoyer les navires de notre flotte commerciale prendre leurs cargaisons à Portland et autres ports américains.

M. LADNER: C'est parfait; mais l'honorable député peut voir que le contrat ne dit rien à ce sujet.

L'hon. M. LAPOINTE: Pardon, c'est prévu au paragraphe (a) de l'article 1er.

M. DUFF: Je donnerai lecture de ce paragraphe pour convaincre notre collègue:

(a) Construire, outiller, procurer, établir et, pendant le présent contrat, continuer et, en la manière ci-après mentionner, exploiter un service de transport maritime régulier entre les ports de Grande-Bretagne ou d'Irlande ou du continent européen et les ports canadiens qui peuvent être désignés de temps à autre par le ministre du Commerce du Canada ou ses représentants.

M. LADNER: L'honorable membre soutient-il que les navires après avoir exécuté ce

service ne pourront pas faire escale dans les ports étrangers?

M. DUFF: Si les ports canadiens ne pouvaient pas donner assez de trafic à la nouvelle ligne, il faudrait désespérer de l'avenir du Canada. En deuxième lieu, comme je l'ai dit tout à l'heure, le Gouvernement ne devrait pas faire une convention permettant à ces navires de fréquenter les ports étrangers, comme le font actuellement les vaisseaux de la marine de l'Etat.

Comme je l'ai dit, une des raisons qui doivent nous faire accepter cette convention, c'est l'obligation pour la compagnie de prendre et de débarquer ses cargaisons dans les ports canadiens, au lieu de le faire à Portland, New-London ou autres ports des Etats-Unis. Cette stipulation aura un effet direct sur l'acheminement du trafic. La préférence anglaise, inaugurée par une ministère libéral, a également eu son effet. Grâce à cette condition du traité qui oblige la compagnie à adopter les ports du Canada, on ne pourra plus prétendre que le ministère ne fait rien pour détourner nos expéditions de la voie de Portland en faveur de celle d'Halifax et de Saint-Jean, et autres ports canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Allons un peu plus loin. Les navires de la marine commerciale fréquentent les ports étrangers comme les ports canadiens. Notre collègue (M. Ladner) prétend que la convention Petersen n'empêche pas les steamers de la ligne subventionnée de faire la même chose, et ne donne aucunement au cabinet le pouvoir d'intervenir.

M. DUFF: La différence entre les deux cas, c'est que les navires de la ligne Petersen feront un service direct avec Montréal et les autres ports canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a rien de cela dans le contrat.

M. DUFF: Le contrat stipule que le service aura lieu entre les ports anglais, irlandais, européens et les ports du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

M. DUFF: Mais le contrat ne dit point que les steamers voyageront de Montréal à Portland ou New-York et de là traverseront à Queenstown en Irlande puis à Liverpool et Anvers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le texte de la convention ne les empêche nullement de faire la même chose.

M. DUFF: C'est un point qui pourra être discuté en comité général, si c'est nécessaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ah, ah.

[M. Ladner.]

M. DUFF: C'est une chose qui pourrait se faire. Je ne crois pas que le Gouvernement s'oppose à une modification de ce genre.

M. GARLAND (Bow-River): Est-ce que le premier ministre n'a pas dit, l'autre jour, qu'on ne pouvait rien changer sans en conférer avec sir Wm Petersen. Par conséquent, le Parlement ne saurait faire cette modification.

M. DUFF: Si une conférence était nécessaire, je n'ai aucun doute que l'on pourrait obtenir le changement en question de sir Wm Petersen. La convention adoptée est explicite sur ce point: les navires doivent voyager directement entre un port canadien et les ports anglais et européens. C'est cette considération qui doit décider tous les représentants des Provinces maritimes à soutenir le Gouvernement, surtout ceux qui ont l'habitude de se plaindre que les exportateurs de l'Ouest envoient leurs grains à Portland. Voilà pourquoi les représentants des Provinces maritimes—et aussi ceux de l'Ouest à mon sens,—devraient voter à l'appui de cette convention; de fait, ces navires serviront à détourner vers les ports canadiens le trafic qui passe aujourd'hui par Portland.

La question du transport du blé outre-mer a été soulevée tout à l'heure et l'on me permettra peut-être de citer un extrait de rapport de la Commission d'enquête sur les grains à ce sujet. Il est bon de faire observer toutefois que les tarifs pour le transport du blé sont très variables. Quoiqu'il en soit, voici le passage que je relève à la page 206 du rapport de la Commission:

> Les ports canadiens, c'est évident, doivent avoir en leur faveur un écart de 3c. par boisseau pour le transport du blé de la tête des Grands lacs à l'océan, s'ils veulent s'assurer ce trafic ou au moins une partie considérable de celui-ci, dans les présentes conditions.
>
> En dépit du fait que New-York se trouve à 500 milles plus loin de Liverpool que la ville de Québec, les frets maritimes de New-York aux ports européens sont bien moins élevés que des ports du Saint-Laurent.
>
> Pour ne citer qu'un exemple, au mois d'octobre 1923, —octobre est le mois le plus occupé en ce qui regarde le transport de blé canadien outre-mer,—le prix du transport d'un boisseau de blé de New-York à Liverpool n'était que de 6c. ⅜ tandis qu'il était de 9c. si le même boisseau de blé était expédié du port de Montréal; voilà donc une différence de 2c. ½ par boisseau en faveur du port de New-York. Les experts le plus au fait du commerce de grain affirment que les frets transatlantiques accusent un écart d'un shilling par 480 livres selon que les marchandises à destination des Iles-Britanniques partent du port de Montréal ou de New-York, ce qui équivaut à une différence de 3c. par boisseau en faveur de New-York

Or, monsieur l'Orateur, quoique les prix de transport du grain ne soient pas soumis à cette conférence ou coalition, il est incontestable que les faits cités ci-dessus revèlent l'existence d'une disparité de traitement. Il est donc du devoir du Gouvernement et du

Parlement de prendre des mesures afin d'apporter remède à la situation dont on se plaint.

Dans la brochure publiée par les compagnies transatlantiques pour leur défense, elles s'opposent à ce que l'Etat verse une subvention à sir William Petersen. S'il était possible de découvrir un autre moyen pour tourner la difficulté,—selon l'expression qu'a employée tout à l'heure l'honorable député de Calgary-Est (M. Irvine),—le Canada ferait bien de s'en prévaloir et de s'abstenir de payer cette subvention. Cependant, la situation est devenue tellement grave, que personne ne devrait s'opposer au paiement de cette subvention, s'il est absolument nécessaire d'avoir recours à ce moyen.

Les administrateurs des compagnies maritimes qui, dans la brochure en question, s'opposent à ce que le Gouvernement accorde une subvention à la compagnie Petersen, devraient être les derniers à jeter les hauts cris contre les subventions.

Je ne sais pas au juste le chiffre des subventions qu'on a versées aux compagnies de navigation en ces dernières années, c'est-à-dire aux lignes de la compagnie du Pacifique-Canadien et autres. Nul doute que le ministre du Commerce (l'hon. M. Low) ne puisse obtenir ces renseignements des fonctionnaires de son département et nous dire le chiffre des sommes payées sous forme de subventions à la ligne White Star et Dominion, à la ligne Cunard, à la Royal Mail Steam Packet Company, à la ligne Donaldson, à la ligne Manchester, à la Allan Steamship Company ainsi qu'à la Furness Withy Company. Je ne m'oppose pas aux subventions accordées aux compagnies de navigation, mais elles ne devraient pas trouver à redire si le Gouvernement juge à propos de subventionner la compagnie de sir William Petersen, pour mettre dix navires en service, étant donné que ces mêmes lignes ont touché et touchent encore à cette heure de fortes sommes sous forme de subvention, quelque chose comme 13 millions de dollars, si ma mémoire est fidèle. Elles devraient être les dernières à se plaindre du fait que le Gouvernement accorde des subventions à sir William Petersen ou à d'autres entrepreneurs.

M. LADNER: En toute justice, l'honorable député ne devrait-il pas expliquer que les subventions en question ont été versées à ces compagnies pour le transport des courriers et non pour le transport des marchandises? Voilà le programme que le gouvernement anglais a suivi depuis des années.

M. DUFF: L'explication de mon honorable ami est peut-être parfaitement exacte; cependant, les compagnies de navigation se sont plaintes constamment qu'elles ne seraient pas en état de maintenir ces services sans les subventions.

Sous le régime actuel ainsi bien que sous l'ancien régime, nous avons entendu le ministre du Commerce nous réciter les plaintes que ces compagnies font entendre dès qu'il est question de leur retrancher ces subventions. Ceux qui sont au fait de l'histoire du pays, savent fort bien que toutes ces lignes sont subventionnées par l'Etat depuis de nombreuses années.

Pour ne citer qu'un exemple, prenons le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, qui intéresse à un si haut point nos amis de l'Ouest. Ils désirent, et avec raison, jouir des bénéfices que leur assure la convention conclue avec la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. Un gouvernement antérieur a fait certaines concessions à la compagnie du Pacifique-Canadien pour obtenir le tarif spécial du pas du Nid-de-Corbeau. Or, étant donné ces concessions à la population de l'Ouest, mes honorables amis se prétendent justifiés, et à bon droit, d'exiger que la convention soit respectée par le Pacifique-Canadien.

Mon honorable ami affirme qu'une partie de ces subventions ont été octroyées aux compagnies de chemins de fer pour le transport des courriers. Et pourtant nous savons quelles sommes énormes ont été versées aux chemins de fer canadiens,—au Pacifique-Canadien et au Nord-Canadien,—pour des fins de construction. Or, si l'Etat a le droit de verser des fortes subventions et d'octroyer des millions d'acres de terre pour la construction des chemins de fer,—ce qui constitua encore des subventions sous une autre forme,—pour quelle raison le Parlement ne pourrait-il pas sous le régime de cette convention, si le Gouvernement le juge à propos, accorder une prime à sir William Petersen pour l'aider à exploiter une ligne de paquebots, surtout lorsqu'il est stipulé que les navires de cette ligne devront transporter nos produits outre-mer à des taux plus bas qu'ils ne pourraient le faire, sans cette subvention?

Si cette ligne de steamers devait recevoir une subvention annuelle de $1,300,000 et demander les mêmes prix de transport que la conférence, l'objection de mon honorable ami serait parfaitement motivée, mais la subvention est payée à la compagnie avec l'entente précise que le Gouvernement a le pouvoir de fixer les tarifs sur toutes les marchandises, et ils doivent certainement être moins élevés que ceux d'aujourd'hui ou que ceux qui sont déterminés par les diverses compagnies maritimes.

M. LEWIS: L'honorable député dit que nos propres steamers ont déjà reçu des subventions pour le service des postes. Dans ce cas, le Gouvernement est-il entré en pourparlers avec nos compagnies canadiennes avant de s'adresser à sir William Petersen, à l'étranger, pour signer un contrat?

M. DUFF: Je regrette que l'honorable député me place dans la situation d'un ministre de la couronne. Je ne puis répondre. Je l'ignore, mais je présume que c'est ce qu'a fait le Gouvernement. Mais dans un sens comme dans l'autre, cela ne change rien à la situation. Je pense que c'est le ministre du Commerce (M. Low) ou le premier ministre, qui a dit qu'il n'y avait pas de raison pour empêcher le ministère de signer la même convention avec la compagnie maritime du Pacifique-Canadien ou quelque autre ligne. Si mes collègues veulent bien se reporter à la clause I, paragraphe (f) de la convention, ils verront que cette compagnie doit transporter les immigrants de la Grande-Bretagne ou du continent européen à des tarifs devant être fixés par le Gouvernement et toutes les dépêches du Canada gratuitement. De sorte que cette ligne de steamers transportera les dépêches comme les autres compagnies qui reçoivent des subventions pour ce service.

M. LADNER: L'honorable député veut-il continuer sa lecture? L'article dit:

Si les parties aux présentes conviennent de l'établissement d'un service de passagers...

Peut-être lorsque les vaisseaux ne vaudront plus rien.

M. DUFF: C'est possible, aujourd'hui, demain, ou pour toujours. Quoi qu'il en soit, cela n'empêche pas que le Gouvernement peut forcer la compagnie à transporter le courrier.

M. LADNER: L'honorable député croit-il réellement que cette compagnie aura un service de passagers? Ou bien n'est-il question que de mettre frein aux tarifs de fret de la coalition?

M. DUFF: Le premier objet est l'abaissement des frets maritimes, cela est incontestable. Mais rien n'empêche d'exploiter un service de passagers en même temps que celui des marchandises, les tarifs étant cependant plus bas qu'à l'heure actuelle. Je ne sais pas quelles sortes de vaisseaux seront les dix, vingt ou cinquante autres. Ils peuvent être tous des paquebots, mais le Gouvernement en vertu du contrat peut faire n'importe quel arrangement avec l'entrepreneur pour qu'il fournisse d'autres cargo-boats, paquebots ou paquebots-poste.

[M. Duff.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il faudra que l'entrepreneur accepte les nouvelles conditions. Elles peuvent exiger beaucoup d'argent, et il n'est pas forcé d'y consentir s'il ne le veut pas.

M. DUFF: Je ne puis répondre à toutes ces questions. Je ne suis pas dans le secret de sir William Petersen ni du ministre du Commerce (M. Low). Je ne fais qu'interpréter le contrat tel qu'il est, et, vu toutes les questions qui ont été posées et tout ce qui a été dit au sujet de la convention, il me semble que la seule conduite raisonnable à tenir afin de nous procurer des renseignements convenables et suffisants est de référer cette résolution à un comité spécial qui entende des témoins, sir William Petersen, des fonctionnaires de l'Etat et des employés des compagnies maritimes. De cette façon le Gouvernement serait en mesure de décider s'il a raison de demander au Parlement de ratifier ce contrat.

M. LADNER: L'honorable député ne pense-t-il pas que le Gouvernement aurait dû faire cela avant de rédiger le contrat et de s'engager dans cette affaire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien! très bien!

M. DUFF: Je ne puis me ranger de l'avis de mon collègue, j'en ai peur. Le Gouvernement doit avoir une politique. Il ne peut attendre qu'un comité du Parlement fasse une enquête sur les décisions à prendre.

M. LADNER: C'est ce qu'il a déjà fait au sujet des tarifs de marchandises.

M. DUFF: Quand?

M. LADNER: En 1922, relativement à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Il a fondé son attitude sur le rapport du comité.

M. DUFF: Puis le Gouvernement a obtenu les renseignements voulus de ce comité de l'agriculture et le présent projet, en conséquence lui paraît le plus éclairé.

M. LADNER: Je ne disconviens pas de ce qu'avance l'honorable député; son raisonnement et ses renseignements me paraissent des plus solides. Seulement comme il propose que la question soit soumise à un comité qui obtiendrait les renseignements voulus et les communiquerait au Parlement, je lui demande simplement si de son avis, qui a de la valeur pour moi comme pour d'autres honorables membres, il ne serait pas préférable d'utiliser ce comité avant que le Gouvernement s'engage à cette convention.

M. DUFF: Je ne le crois pas. J'ai reçu des communications de manufacturiers importants; du reste j'ai prouvé qu'il n'y a là rien de nouveau. Le ministère de sir Wilfrid Laurier s'intéressa à la question en 1911. Le ministère de sir Robert Borden commença à s'en occuper mais pour quelque raison, peut-être à cause de la guerre, il en resta là. Le public canadien est en présence de ce problème depuis bien des années. Un homme de haute valeur, l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) fut délégué en Angleterre pour y faire une enquête. Il fit on ne peut mieux ce qu'on attendait de lui et conclut à l'existence d'une anomalie qu'il fallait rectifier. Cependant, à cause de la guerre, et pour d'autres raisons, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier et le gouvernement de sir Robert Borden ne firent rien. Mais le ministère actuel, qui est courageux, a examiné la situation et fort de la preuve soumise par le comité de l'agriculture, il saisit la Chambre de la présente proposition. Il me semble que décidément nous devrions agréer la résolution et renvoyer le projet devant le comité. Quand le comité aura examiné la question à fond et communiqué ses conclusions à la Chambre, quand nous aurons pris connaissance directe de toute la preuve nous pourrons très bien nous opposer aux conditions du contrat ou du bill qui ne nous plaisent pas. Les compagnies de navigation n'ont rien à craindre du Gouvernement et comme je l'ai fait remarquer tantôt elles ont été mal avisées, selon moi, de faire allusion, dans leur circulaire, à cette subvention. Je trouve leur attitude étrange; elle me rappelle ces vers badins:

The devil was sick, the devil a monk would be;
The devil was well, the devil a monk was he.

Telle me paraît la disposition des compagnies de navigation. Quand elles et les compagnies de chemin de fer peuvent obtenir des subventions, fort bien; mais dès que le Gouvernement, soucieux d'assurer l'abaissement des tarifs de transport, veut accorder une subvention à une autre compagnie, elles suscitent de l'opposition. En vue de toutes les circonstances je crois que ce Gouvernement a tout à fait raison d'accorder une subvention à cette compagnie maritime, pour assurer la diminution des frets s'ils sont excessifs; surtout quand on se souvient que le Gouvernement a toute autorité d'abaisser ces prix.

L'honorable député de Burrard (M. Clark) a proposé un amendement ainsi conçu:

Que M. l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais qu'il soit résolu: Que la réglementation efficace des frets maritimes ne peut être exercée sans la collaboration de toutes les parties de l'empire, et seulement par un corps où elles seraient toutes représentées; que le contrat du Gouvernement avec sir William Petersen, basé sur le rapport de W. T. R. Preston, est mal inspiré, coûteux, futile, et indigne de l'attention sérieuse de la Chambre.

L'honorable député est sûrement mal inspiré quand, au cours d'un débat en cette Chambre au sujet d'une très grave question de la plus haute importance il propose un amendement où tout ce qu'il dit en substance est que le présent contrat est né du rapport de W. T. R. Preston et qu'il est mal inspiré, coûteux, futile et indigne de l'attention sérieuse de la Chambre. Voilà, il me semble, qui devrait faire voter le rejet de l'amendement par tous les honorables membres de la Chambre. C'est un fait que cette résolution n'est nullement née du rapport de M. Preston. La convention fut conclue le 11 décembre 1924 alors que le rapport de M. Preston ne fut expédié par le courrier, de Londres, Angleterre, que le 31 décembre 1924. Le moyen pour le Gouvernement de s'inspirer du rapport de M. Preston pour conclure un marché avec sir William Petersen, lorsque ledit rapport n'a quitté Londres que vingt jours après la conclusion du marché?

M. LEWIS: Le rapport lui-même n'est-il pas nul par suite de sa réception ultérieure à la signature du contrat?

M. DUFF: La convention ne s'inspire pas du rapport. Ce dernier n'est venu qu'ajouter aux renseignements déjà en possession du Gouvernement; il confirme simplement l'existence de tarifs exorbitants. Je l'ai dit au commencement de mon discours, et je le répète pour la dix-septième fois, la convention n'est pas née du rapport Preston. Des manufacturiers éminents ont adressé au département quantité de lettres se plaignant des frets maritimes; et je suppose que la décision du Gouvernement a été fondée sur les preuves qui lui arrivaient de toutes parts plutôt que sur le rapport Preston.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le préambule dit:

Et considérant que le gouvernement du Canada, après une enquête faite sur les représentations portées à sa connaissance et après les avoir sérieusement étudiées, a cru sage...

A quoi se rapporte cette enquête?

M. DUFF: Je regrette de ne pouvoir me faire comprendre par le très honorable leader de l'opposition et certains autres députés. Je vais essayer de m'exprimer autrement. J'ai dit que le projet de loi n'était pas basé sur le rapport de M. Preston; que tous les ans, sous le gouvernement libéral en 1911 et sous le gouvernement conservateur de 1911 à 1917,

on s'était plaint de la cherté des frets maritimes et de leur disparité. Par conséquent, le Gouvernement avait les raisons voulues pour conclure un accord avec sir William Petersen ou un autre, sans avoir besoin d'attendre le rapport de M. Preston, tandis que l'honorable député de Burrard prétend que l'accord est basé sur ce rapport. Le Parlement ne devrait pas, à mon avis, accepter l'amendement de l'honorable député de Burrard, d'abord parce qu'on n'a nullement besoin de faire intervenir M. Preston dans la question. Si mon honorable collègue n'a pas de meilleure raison à invoquer pour engager la Chambre à adopter son amendement de préférence à la motion principale, il aurait bien mieux fait de ne pas le présenter. Il ajoute dans son amendement:

Que la réglementation efficace des frets maritimes ne peut être exercée sans la collaboration de toutes les parties de l'empire et seulement par un corps où elles seraient toutes représentées.

Cela signifie que l'honorable député de Burrard ne veut pas que nous agissions maintenant, que nous essayions de résoudre le problème en 1925, 1926 ou même 1927. En effet, nous avons l'exemple de gouvernements précédents qui avaient chargé sir George Foster et sir Henry Drayton de s'occuper de la question et qui s'étaient fait représenter dans la commission impériale par sir George Foster. On a eu le rapport cinq ans après. Comment mon honorable collègue peut-il espérer, si son amendement était adopté et qu'il y eut une conférence impériale, qu'on fasse quoi que ce soit pour le public canadien avant deux, trois ou même cinq ans? C'est une question qui intéresse le Canada et qui doit être réglée par le Parlement canadien. Il n'y a pas de raison pour que nous ne prenions pas l'initiative. Pourquoi ne commencerions-nous pas les premiers à fixer ces tarifs, sans consulter les autres parties de l'empire? Il est peu probable qu'on puisse organiser une pareille conférence à Londres ou ailleurs avant un ou deux ans. Il est aussi peu probable que, si cette conférence a lieu, ses membres arrivent à une conclusion satisfaisante en ce qui concerne les intérêts canadiens. Il ne faut pas oublier qu'une grande partie des capitaux engagés dans ces compagnies maritimes sont des capitaux anglais et qu'une conférence impériale ne donnera au Canada que ce qu'elle sera absolument obligée de lui donner.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi n'a-t-on pas discuté cela à la conférence économique?

M. DUFF: Je ne le sais vraiment pas. Ensuite on ne peut guère espérer que l'Union sud-africaine, l'Australie et la Nouvelle-Zélande comprennent assez bien notre situation pour arriver à une conclusion qui nous soit satisfaisante. La conférence impériale et la conférence coloniale nous ont prouvé qu'il faut attendre des années avant d'avoir un résultat. La conférence coloniale de 1911 qui recommandait la nomination d'une commission royale des dominions n'a rapporté ses conclusions qu'en 1917, soit six ans après avoir eu lieu. A venir jusqu'à ce jour, on n'avait pas encore donné suite à ces recommandations faites en 1917 par la conférence de 1911. Mon honorable collègue comprend-il maintenant pourquoi la conférence économique impériale ne peut pas s'occuper de cela?

Les Anglais ont de grandes qualités; mais, dans certaines circonstances, ils sont lents; or, nous Canadiens qui sommes vifs, nous ne voulons pas attendre les conclusions du gouvernement anglais. Pour ces différentes raisons, il saute aux yeux qu'il est futile de renvoyer cette question à une autre commission du même genre et que la proposition est trop ridicule pour être même considérée. Aussi le Parlement ne devrait pas hésiter à rejeter l'amendement de l'honorable député de Burrard (M. Clark). D'autre part, que les honorables députés qui seront désignés pour faire partie du comité se réunissent et examinent à fond la question; qu'ils prennent tous les renseignements nécessaires, soit auprès des fonctionnaires, soit auprès des compagnies maritimes, afin de pouvoir arriver à une juste et raisonnable conclusion. Nous voulons être justes envers tout le monde et si le comité trouve qu'il ne serait pas équitable d'abaisser le prix de transport sur tel ou tel article, blé, bestiaux ou autre chose, qu'il avise le Parlement en conséquence.

Cependant, je dis qu'il est temps de tirer au clair la situation. Dans l'intérêt, non seulement des compagnies, mais aussi de la masse du peuple canadien, il est absolument essentiel qu'on joue cartes sur table et je compte que le comité, après une enquête convenable, présentera au Parlement un rapport susceptible de satisfaire tout le peuple du pays, qu'il s'agisse des expéditeurs, des producteurs ou des autres classes de la société.

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

Reprise de la séance

M. LADNER: A six heures, monsieur l'Orateur, l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) qui possède une expérience pratique dans les affaires maritimes, a terminé son discours bien raisonné au cours duquel il nous a dit que les objections contre le contrat Petersen partaient des amis de l'opposition officielle. Cependant, n'est-il pas significatif

de voir que les protestations sont venues du peuple, ce qui démontre qu'il appuie l'attitude de l'opposition officielle vis-à-vis de la proposition du Gouvernement? J'ai par exemple sous les yeux une communication du Board of Trade de Vancouver, l'une des plus grandes associations d'hommes d'affaires de la côte du Pacifique. Elle comprend environ deux mille membres et représente tous les intérêts commerciaux de Vancouver et même des régions situées à l'intérieur de la province. Cette communication prend la forme d'une lettre adressée au très honorable Mackenzie King et, après avoir fait observer que le conseil du Board of Trade s'est réuni, elle ajoute:

Ayant eu l'occasion de parcourir le rapport de M. W. T. R. Preston au sujet de la coalition maritime de l'Atlantique-Nord et ayant étudié l'entente projetée inscrite au Feuilleton du 23 février, le conseil a résolu à l'unanimité que le Board of Trade exprime de nouveau sa plus forte opposition à cette subvention pour la raison que ce n'est pas dans l'intérêt du public et que cela ne saurait faire baisser les tarifs de transport.

Telle est l'opinion d'un corps d'hommes d'affaires sachant ce que demandent les intérêts du pays en général. Je vois par les journaux de ce jour que le Board of Trade de Montréal et que la Bourse au Grain de Montréal ont adopté une attitude analogue. J'ai aussi reçu un télégramme envoyé par un corps d'hommes d'affaires qui sont peut-être de Vancouver; je veux parler du Vancouver Merchants' Exchange. Cette association a envoyé un télégramme à l'honorable M. Low, ministre du Commerce qui se lit comme suit:

Le Vancouver Merchants' Exchange, représentant les expéditeurs maritimes de ce port, est d'avis qu'il n'existe aucun besoin de payer cette subvention à une compagnie maritime et qu'on ne doit pas intervenir dans l'application des lois économiques sous ce rapport. Mais si, à cause d'une situation que nous ignorons, il est jugé bon d'agir dans ce sens, on devrait d'abord avoir l'occasion d'examiner entièrement la question et de la discuter au point de vue de tout le commerce d'exportation du Canada. On demande de plus que le Gouvernement ne fasse rien tant que cette occasion ne nous aura pas été offerte.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a fait ressortir comme argument culminant de son discours que le Gouvernement devrait être féliciter pour avoir pris des mesures au sujet de la prétendue coalition; mais il ajoute cette condition qu'il devrait, tout d'abord, grâce à un comité spécial, découvrir si cette coalition existe et, dans ce cas, de quelle manière elle dessert les intérêts commerciaux du Canada; puis, ensuite, le comité spécial devrait suggérer à la Chambre les moyens à prendre pour faire face à cette situation dans les intérêts du peuple en général. Il me semble que le Gouvernement a placé la charrue devant les bœufs. Après avoir reçu ce rapport de M. Preston il a immédiatement conclu une entente avec sir William Petersen.

Quant au rapport, je suis d'avis que les honorables députés qui voudront bien l'examiner impartialement trouveront qu'il déborde de préjugés politiques et qu'il cherche à faire une propagande de parti. Il contient des faits, mais on voit s'y mêler des implications subtiles blâmant ce qu'il croit être l'erreur de l'ancien gouvernement en ne prenant pas les mesures évidentes pour porter remède à ce qu'il prétend être un état de choses durant depuis longtemps. Voici un paragraphe que je lis à la page 7 à du rapport Preston:

Après la défaite du gouvernement Laurier, M. Larkin fut remplacé par sir George E. Foster, qui fut nommé par le nouveau premier ministre, sir Robert Borden. On s'attendait que cette commission produirait un rapport dans un délai de deux ou trois ans, mais il s'est écoulé cinq années avant qu'elle ait pu le présenter.

Ce qu'on veut insinuer ici c'est que les conservateurs, ayant pris le pouvoir et étant ligués avec les capitalistes, ont laissé rapport de côté afin d'en détruire les fruits et, en lisant le rapport Preston d'un bout à l'autre je crois pouvoir déclarer, sans crainte de médire, qu'il s'y trouve des insinuations politiques et de la propagande électorale à chaque ligne. Le rapport ne porte pas sur le fond même de la question.

Si le Gouvernement eût cherché sincèrement la vérité au sujet de la conférence de l'Atlantique-Nord, il eût adopté la manière indiquée par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff). Il eût constitué une commission ou un corps d'un certain caractère judiciaire pour entendre sans parti pris la version d'un chacun et connaître tous les aspects de la question. Il eût convoqué des représentants de la conférence de l'Atlantique-Nord, des compagnies de navigation, des chambres de commerce, des compagnies de chemins de fer, enfin tous les intéressés; ceux-ci eussent exposé les faits à cette commission, puis le comité que l'on propose maintenant eût été en état de renseigner la Chambre et de lui faire des suggestions.

M. ARTHURS: L'honorable député sait-il si la convention entre le Gouvernement et sir William Petersen a été faite avant ou après le rapport Preston?

M. LADNER: Je crois qu'il est assez clairement établi que la convention a été passée à peu près dans le même temps ou avant la présentation du rapport Preston. Quoi qu'il en soit, le rapport était fondé en grande partie sur les renseignements obtenus probablement d'une façon officieuse et d'autres sources aussi. Mais j'insiste sur le fait que les parties véritablement intéressées, les sociétés de

navigation sur l'Atlantique qui sont susceptibles de souffrir de la mesure projetée, n'ont pas, d'après leur propre déclaration, été appelées à exposer leur côté de la question ni à dire ce qu'elles feraient pour résoudre le problème. Et cela, à mon sens, trahit le désir du Gouvernement d'exploiter à son avantage politique ce fusil de bois, ce jouet d'enfant dont il menace la coalition, et dont il attend plutôt un effet électoral durant la prochaine campagne. Cela n'est ni prudent ni sincère.

L'hon. M. LOW: C'est un jouet d'enfant qui paraît produire beaucoup d'effroi.

M. LADNER: Non, ce qui effraye c'est la somme d'argent qu'il faudra pour faire partir le fusil. M. Preston dit dans son rapport que son enquête a duré plusieurs mois de plus qu'il ne s'y attendait, et cependant il n'a pas trouvé le temps de rencontrer ceux qui constituent la coalition ou la conférence de l'Atlantique-Nord.

Cette question, monsieur l'Orateur, intéresse au plus haut point l'Ouest canadien et surtout le port de Vancouver. C'est l'une des raisons qui m'engagent à prendre part à ce débat. Les exportations de la Colombie-Anglaise durant l'année écoulée le 31 mars 1922 se sont élevées à 71 millions de dollars et à 97 millions en 1923, pour sauter à 140 millions, soit un bond de 43 millions en 1924. Au delà de quarante-cinq compagnies différentes desservent Vancouver, la plupart tenant ligne entre ce port et le Royaume-Uni et le continent. D'après ce projet de convention, non seulement le pays risque 13 millions de dollars,—ou plutôt les donne,—mais tout le Canada est exposé à un désarroi général, dans le transport et le commerce. Il serait impossible de prévoir le moment où l'entreprise croulerait entraînant les conséquences auxquelles il faut s'attendre après semblable échec.

Je parlerai plus tard du contrat Petersen de 1897 avec le Gouvernement relativement à un service de navigation.

J'ai pris la peine de consulter l'histoire de la navigation dans l'empire britannique et je n'ai rien trouvé depuis quatre cents ans,—les subventions aux sociétés de navigation datent du règne d'Elizabeth,—qui ressemble à ce que ce Gouvernement se propose de faire contre cette immense coalition. En 1902, un comité permanent présenta au gouvernement anglais un rapport très complet sur les subventions aux sociétés de navigation, où se trouve cette déclaration très significative dans les circonstances actuelles.

L'intérêt du commerce compte dans la mesure seulement que le transport des objets de correspondance en suit les grands courants.

[M. Ladner.]

C'est-à-dire qu'après des siècles d'expérience en matière de transport maritime, le gouvernement anglais a pour principe de ne subventionner que le transport des objets de correspondance dans la direction des grands courants du commerce et non pas en vue de modifier les frets maritimes, ou d'encourager sérieusement le commerce. Ces subventions sont motivées, dit le rapport, par les grands courants commerciaux. Le gouvernement anglais, depuis cent ans, a voulu, moyen de ces subventions, assurer la rapidité et la régularité du service de la poste de même que l'usage de ces navires en temps de guerre. L'on ne s'est écarté de cette règle qu'une seule fois, pour établir un service entre les Antilles et la Jamaïque afin d'encourager le commerce de fruits de ces îles.

Les perspectives de ce contrat pour sir William Petersen sont significatives. L'on a déjà cité son allocution à ses actionnaires, mais elle mérite d'être citée de nouveau. Sir William Petersen qui est le président de la société laisse entrevoir à ses actionnaires les bonnes choses qui leur sont réservées. Je cite un publication du Board of Trade de Vancouver. Reproduisant des paroles que sir William Petersen adressait à ses actionnaires:

Il faut, de nos jours, aller à la recherche des affaires.

Apparemment, il s'est adressé sans tarder à notre Gouvernement.

J'ai entrepris un voyage d'affaires qui pourrait avoir un succès considérable pour ce pays. Le projet prendra naissance dans quelques mois et, de bonne heure au printemps, nous verrons nos navires prendre la mer dans des conditions beaucoup plus avantageuses que celles qui prévalent aujourd'hui pour les compagnies de navigation qui comptent sur les frets peu élevés. Nous serons indépendants du marché du fret actuel. Ce n'est pas une prophétie, mais presqu'un fait accompli. Je suis le plus fort actionnaire de cette compagnie et je vais acheter toutes les actions offertes en vente. Ne sacrifiez pas vos actions.

Sont-ce là les paroles d'un homme qui entend faire preuve de désintéressement à notre endroit? Ce sont les paroles d'un homme d'affaires avisé qui a obtenu un contrat désavantageux pour le peuple canadien, et il conseille à ses actionnaires d'acheter toutes les actions disponibles car les profits s'annoncent. Sir William Petersen possède actuellement trois vapeurs que les gens de Vancouver connaissent. Une compagnie de Vancouver en a affrété un, en 1924, pendant un certain temps; une autre compagnie de la même ville en a un en ce moment pour une certaine période. D'après les conditions du marché, sir William Petersen, comme l'ont fait remarquer plusieurs de ceux qui ont pris la parole, a le droit, aux termes du contrat, de se faire représenter par une compagnie que le Gouvernement devra reconnaître sans restriction.

Peu importe le genre de compagnie que ce monsieur peut choisir, peu importe qu'elle soit grevée d'hypothèques, fortement engagée de quelque façon que ce soit, sir William Petersen peut placer les navires sous la direction de cette compagnie sans jamais se soustraire aux termes du contrat. Ainsi, comme l'ont fait remarquer au moins deux orateurs, il reçoit la somme de $1,350,000. Les navires vont coûter environ $500,000 chacun, soit cinq millions pour les dix. Il est permis d'acheter les navires par versements de 1/10 par année, soit $500,000. L'intérêt sur l'argent s'élève à $250,000 la première année. Ainsi, les paiements que sir William Petersen, ou sa compagnie, doit verser chaque année, ou plutôt la première année, s'élèvent à la somme de $750,000. Il reçoit $1,350,000; de sorte qu'il a un profit net ou une somme d'argent disponible de $600,000, si ses opérations ne lui rapportent rien, si le fret paye juste les frais. Si la conférence de l'Atlantique-nord exploite ses navires pour un fret qui lui rapporte un profit, naturellement, sir William Petersen pourra facilement conduire ses opérations à un tarif réduit, se conformant en cela à l'entente signée avec le Gouvernement, tout en encaissant la somme de $600,000 par année. Je désire demander au ministre du Commerce (M. Low) s'il a la réponse à cet argument. Il n'a répondu à aucun des honorables députés qui ont souligné ce point et le texte de l'entente ne contient absolument rien qui puisse donner au ministre le droit d'empêcher sir William Petersen d'encaisser un profit de $600,000 par année, somme qui augmentera avec chaque année du contrat. Le ministre est muet.

L'hon. M. LOW: Il aura occasion de parler plus tard.

M. LADNER: J'ai entendu trois des orateurs mentionner le point, et c'est un point important, et je n'ai pas encore entendu la réponse du ministre. Je ne vois pas quelle explication il pourrait fournir. Il me semble qu'avec un contrat où presque tous les avantages sont sur le même côté, sir William Petersen a une excellente entreprise et peut conduire ses opérations avec un succès qui dépasse tous les chiffres cités ici.

Le bureau du commerce étranger du Board of Trade de Vancouver, dont le président est un des plus grands exportateurs de bois du Canada, de la Colombie-Anglaise du moins, fait une remarque très au point à ce sujet. On dit: Un vapeur peut transporter 1,800,000 boisseaux de blé. Il reçoit une subvention de 7c. ½ le boisseau, fret total de Montréal à Liverpool. Mais malheureusement, ces dix vapeurs ne peuvent transporter qu'un dixième environ de tout le blé que le Canada transporte à travers l'Atlantique; ainsi 90 p. 100 du blé sera transporté au prix plus élevé. Maintenant, qui va tirer parti du transport à meilleur marché des 10 p. 100 de la récolte? Et qui va se charger de distribuer les faveurs? Je crois que c'est là un point que les gens de Petersen pourront difficilement régler. Si vous prenez le bois comme cargaison de ces navires, la subvention s'élève à $16,000 le voyage, et en soixante voyages, nombre que peuvent faire les dix navires dans une année, le fret sur le bois sera de $4.50 le mille pieds, mesure de planche; et on ne pourra transporter qu'une faible proportion du bois exporté de la Colombie-Anglaise.

Je veux dire quelques mots du contrat même. Sir William Petersen a signé une entente avec le gouvernement du Dominion il y a plusieurs années, en 1897.

M. ARTHURS: Les navires de la Marine marchande du gouvernement canadien transportent-ils aujourd'hui beaucoup de marchandises de la Colombie-Anglaise?

M. LADNER: La Marine marchande ne transporte pas beaucoup de marchandises exportées de la Colombie-Anglaise, mais il y a ceci de malheureux: le Gouvernement, il y a quelque temps, après beaucoup de supplications et des centaines de télégrammes et après avoir reçu huit ou dix délégations des chambres de commerce, promit d'avoir un officier de douane à New-York, et la bonne nouvelle fut annoncée dans les journaux ministériels avec des manchettes d'une verge de largeur; mais il imposa à ce fonctionnaire des règlements tels que ce dernier devint absolument inutile ne pouvant pas du tout aider au transport, je veux dire au commerce entre l'est du Canada et Vancouver et vice versa.

M. ARTHURS: Et le commerce d'exportation?

M. LADNER: La Marine marchande transporte une quantité considérable de bois et je crois qu'elle fait très bien de ce côté.

M. MacLEAN (Prince) (I.P.-E.): L'honorable député voudrait-il voir la Marine marchande continuer ce commerce et sur cette route?

M. LADNER: Mon idée est que le Marine marchande devrait continuer à naviguer sur les routes rémunératrices et où elle donne un service utile au pays; mais le Gouvernement devrait utiliser les navires qui ne rapportent pas de profits ou ne donnent pas un service utile au pays, au lieu d'acheter les dix nouveaux navires en question ou de payer quelqu'un pour acheter dix nouveaux navires.

M. MacLEAN (Prince) (I.P.-E.): Les navires ne réussissent-ils pas mieux sur la côte du Pacifique que sur l'autre côte?

M. LADNER: Je crois que, dans la plupart des cas, sur la côte du Pacifique, ils rapportent des bénéfices, et que là où ils rapportent des bénéfices, il n'est que raisonnable de les laisser continuer. C'est si souvent le contraire qui arrive chez les institutions gouvernementales que, si nous voyons un rayon de lumière de ce côté, nous devrions l'encourager.

M. SUTHERLAND: Le premier ministre dit que ces navires ne sont bons à rien.

M. LADNER: Ils semblent donner satisfaction au commerce de la Colombie-Anglaise pour un certain nombre de genres d'affaires.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député nous conseillerait-il d'abandonner le service établi par la Marine marchande pour le transport entre l'Est et l'Ouest par le canal de Panama?

M. LADNER: Certainement non; je serais fou de faire cela.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne désire pas que mon honorable ami aille aussi loin que cela; mais il soutient fortement que nous devrions retirer du service les navires qui ne sont pas payants dans le moment, et je trouvais cela plutôt étrange.

M. LADNER: L'honorable ministre ne portait probablement pas attention à mes paroles. J'ai pris soin de dire: lorsqu'ils ne sont pas payants ou lorsqu'ils ne donnent pas un service utile au pays. En 1897, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier conclut un arrangement avec sir William Petersen et ses associés, et l'on m'informe que sir William Petersen n'exécuta pas son contrat et encourut la confiscation de son dépôt, qui lui fut remis plus tard. Je désire faire remarquer surtout ceci: pourquoi ne pas prendre les mêmes précautions et ne pas insérer les mêmes dispositions dans l'arrangement actuel? Au point de vue légal, cet arrangement est le plus léonin, le plus élastique que vous puissiez concevoir. Il n'y a pas de sanctions. Tout ce que le ministre puisse faire, c'est de notifier qu'il met fin à l'arrangement. Ce sera peut-être très favorable à sir William Petersen, mais ce ne sera pas utile au Gouvernement.

J'aimerais à attirer l'attention du Gouvernement sur un ou deux articles de cet arrangement; ils sont très importants et nous ne savons pas si le Gouvernement va s'en tenir strictement à la lettre du contrat ou si le comité va le modifier ou si l'on en arrivera à un compromis après une nouvelle entrevue avec sir William Petersen. Je crois donc nécessaire de commenter ces articles, car il se peut que nous ayons à le faire quand le bill sera déposé finalement. Le premier article, comme je l'ai fait remarquer, dit que le Gouvernement acceptera la compagnie que sir William Petersen formera. Selon moi, on devrait spécifier que cette compagnie sera sujette à l'approbation du ministre, car dans les formations et organisations de compagnies, il est possible d'avoir une compagnie qui changera complètement les fins que le Gouvernement se propose dans un contrat de ce genre. On pourrait machiner toutes sortes de systèmes ingénieux au moyen de contrôle des directeurs, de servitudes, d'émission d'obligations et de bien d'autres choses qui en feraient une compagnie sans valeur en tant que partie à un contrat de ce genre.

Le point que je veux maintenant traiter, et qui concerne surtout la Colombie-Anglaise, ressort du paragraphe (d) de l'article 1, lequel se lit ainsi:

> La réglementation des frets exigibles par le contractant est du ressort du gouvernement du Canada et le Gouvernement doit fixer, de temps à autre, les prix du transport de toutes les denrées.

Le Gouvernement a porté un coup terrible à la Colombie-Anglaise, quand il a permis la remise en vigueur de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau. On nous a attaqués de l'intérieur, par les voies ferrées et maintenant on nous attaque par mer, sur la côte du Pacifique; car, dès que le Gouvernement aura conclu le marché Petersen, si ce dernier produit les résultats attendus, les frets de la côte de l'Atlantique diminueront, ce qui constituera un traitement de faveur aux détriment des exportations de la côte du Pacifique ou de l'ouest du Canada. Le Gouvernement, en effet, n'étendra pas son intervention bienfaisante et avisée à cette région du pays et ne partira pas en guerre contre aucune coalition existant dans la partie du continent nord-américain baignée par le Pacifique. J'aimerais à savoir du ministre comment il protègera l'Ouest contre les résultats désavantageux de ce marché, et en particulier de cet article, ou comment il peut offrir cette protection. Si le ministre consulte ses notes, j'attendrai sa réponse. S'il n'a pas l'intention de me répondre, je continue à parler.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne répondra jamais.

M. LADNER: Je considère que nos discours sur ce sujet sont de la nature d'un débat, et qu'un échange d'idées serait avantageux. Comme je viens de Vancouver, c'est mon devoir, et mon intention, d'exposer au

Gouvernement mes vues sur notre responsabilité en cette affaire; quand le temps viendra d'exposer la question devant le public, nous lui dirons ce que nous avons fait et ce que nous a répondu le Gouvernement. A mon avis l'on devrait ajouter cet alinéa au paragraphe (d)...

M. MacLEAN (Prince): L'honorable député avoue donc qu'il existe une coalition?

M. LADNER: Je n'avoue pas qu'il existe une coalition. Je n'en sais rien.

M. MacLEAN (Prince): Je croyais que l'honorable député avait admis l'existence de la coalition.

M. LADNER: Si le Gouvernement désire sérieusement réduire les frets maritimes de la côte de l'Atlantique; si son projet est bien conçu et a pour résultat de réduire ces frets, l'honorable député ne voit-il pas que cela aura un effet défavorable sur les exportations faites de la côte du Pacifique, par le canal de Panama?

L'hon. M. SINCLAIR: C'est exact; mais la convention s'applique à tous les ports, y compris Vancouver.

M. LADNER: Non. L'objet du marché est de réglementer les frets de l'Atlantique, entre l'Europe et le Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Ne serait-il pas juste de dire que, si le Gouvernement a raison et mon honorable ami a tort sur certains points, et s'il se trouve que le Gouvernement peut réglementer les frets maritimes de l'Atlantique, le même principe s'appliquerait au Pacifique?

M. LADNER: S'appliquerait à quoi?

L'hon. M. GRAHAM: A l'océan Pacifique.

M. LADNER: La convention s'appliquerait?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable collègue ne me comprend peut-être pas. Je lui demande s'il ne serait pas loyal de penser que si, d'aventure, le Gouvernement avait raison et réussissait à réglementer les frets maritimes de l'Atlantique, cette entreprise fructueuse dans l'Atlantique, serait suivie, comme la nuit suit le jour, de l'application d'une méthode semblable au Pacifique?

M. LADNER: Pas nécessairement.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis persuadé que cela se produirait.

M. LADNER: Les marchandises sont expédiées de Vancouver en Europe; la concurrence se fait entre les ports du Saint-Laurent, dans l'est du Canada, et l'Europe...

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député ne me comprend pas.

M. LADNER: Oui, je comprends. Vous prétendez que, si l'on effectue une diminution des frets maritimes de l'Atlantique, cette diminution motivée par des considérations d'ordre économique, aura un effet sensible sur le Pacifique.

L'hon. M. GRAHAM: Non. J'ai dit que si le Gouvernement réussit, comme il l'espère, à réglementer les frets maritimes de l'Atlantique, ce succès sera naturellement suivi par l'application de la même méthode au Pacifique.

M. LADNER: Le Gouvernement est-il prêt à déclarer qu'il en agira ainsi?

L'hon. M. GRAHAM: Sans la moindre hésitation.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une promesse sûre?

L'hon. M. GRAHAM: Ce Gouvernement fait toujours des promesses sûres.

M. LADNER: Le ministre est-il franchement d'opinion qu'un projet comme celui-ci, qui n'assurera de contrôle que sur 2 p. 100 du fret entre le Canada et le continent influencera le prix du transport sur le Pacifique?

L'hon. M. GRAHAM: Si le contrat n'avait d'effet que sur deux pour cent des frets, il me semble que ceux qui sont intéressés dans les 98 p. 100 ne feraient pas tout ce tapage?

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel tapage font-ils?

M. LADNER: A part l'allusion du ministre, il n'y a rien qui nous fasse croire qu'ils fassent du tapage. Ils soumettent leur cause au corps qui doit légiférer à ce sujet, ce qu'ils n'ont pas eu l'occasion de faire avant. Dans son rapport, M. Preston écrit:

> Mon seul regret c'est que mon enquête s'est prolongée des mois de plus qu'on ne s'y attendait.

Cependant, les compagnies de navigation déclarent qu'il n'est jamais allé les voir. Est-ce là un renseignement suffisant pour justifier le Gouvernement de négocier un contrat de ce genre? Je suppose que le ministre met aussi les boards of trade de Montréal et de Vancouver et tous les hommes d'affaires du pays, au nombre de ceux qui s'opposent à la subvention proposée?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député a encore tort. Il affirme que ce projet n'atteindra que 2 p. 100 du trafic.

M. LADNER: De l'ensemble du commerce.

L'hon. M. GRAHAM: Quant aux 98 p 100 rstants il n'y a guère lieu de craindre la perturbation que nous allons amener. Qu'il ne s'inquiète pas de l'influence que 2 p. 100 du commerce pourraient avoir sur ces 98 p. 100. L'honorable député demande, en outre, si ceux qui ont une juste raison de s'opposer au projet auront l'avantage d'être entendus. C'est absolument ce que le Gouvernement a l'intention de faire en renvoyant toute la question à un comité, alors que toutes les objections pourront être formulées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre croit-il que les hommes d'affaires ne protesteront pas contre les attaques dont ils sont l'objet dans un rapport irréfléchi?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'oppose pas à cela du tout. Si j'étais un armateur, j'y verrais une intervention inopportune dans mes propres affaires et je protesterais.

M. LADNER: Le ministre ne conviendra-t-il pas que les compagnies de navigation ne s'en plaignent pas tant parce qu'elles redoutent la concurrence des merveilleux navires de Petersen, mais parce qu'elles s'opposent à ce que, sans les avoir consultés, l'on porte contre eux une fausse accusation et l'on fasse des déclarations qui portent atteinte à leur honneur. Les chefs des compagnies maritimes estiment que c'est déshonorant pour un gouvernement d'avoir désigné officiellement un représentant, qui prétend avoir étudié cette question et avoir recueilli des preuves, après s'être enquis auprès de ces compagnies qui sont visées, quand il est établi qu'il n'a rien fait de tel. Ils ont raison de s'opposer, que leurs intérêts soient atteints ou non. Je proposerais qu'il fût ajouté une disposition à l'article (*d*) de la clause 1. Voici le texte de la clause:

Le contrôle de la réglementation des prix exigibles par le contractant sont du ressort du gouvernement du Canada et le Gouvernement doit fixer, de temps à autres ces prix de transport sur toutes les denrées.

Je propose d'ajouter les mots suivants:

Mais ces prix devront être fixés en tenant compte de ceux qu'on exige pour les marchandises, les produits ou denrées de classes similaires entre la province de la Colombie-Anglaise ou les autres provinces occidentales du Canada et la Grande-Bretagne ou l'Irlande ou le continent européen, de façon que les prix ne comportent aucune inégalité de traitement au détriment de marchandises, produits ou denrées entre la Colombie-Anglaise par la voie du canal Panama ou par d'autre route maritime et les dites provinces occidentales du Canada d'une part et la Grande-Bretagne ou l'Irlande ou le continent européen d'autre part.

J'attirerai aussi l'attention du Gouvernement sur la disposition de la convention qui permet, selon le désir de sir William Petersen, de mettre en service autant de navires qu'il voudra et de demander au Gouvernement de verser l'argent. On a déjà fait allusion à cela, mais je veux en parler de nouveau. Ceci se trouve à la clause 3 qui dit:

Et il est mutuellement promis et convenu entre les parties aux présentes que la subvention payable au contractant et mentionnée à l'alinéa précédent est basée sur la mise en service et le maintien d'un service de dix navires et que la subvention ci-dessus mentionnée sera augmentée ou réduite, selon le cas, en proportion du nombre des navires mis en service et maintenus à discrétion par le contractant dans le service susdit et cette augmentation ou réduction de la subvention sera ajoutée aux versements mensuels ci-dessus prescrits à l'alinéa deux ou en seront déduits.

Alors, s'il arrive qu'il vient à l'idée de sir William Petersen de mettre en service vingt navires au lieu de dix, il peut demander au Gouvernement de lui payer $2,700,000 au lieu de $1,350,000 par an. Et au lieu de réaliser $600,000 pour lui, comme il peut le faire—et à cela le ministre du Commerce a refusé de répondre ou de donner une explication—il pourra réaliser $1,200,000. On a prétendu l'autre jour que l'article 6 fournit un remède au ministre. Je considère que la clause 6 confère simplement au ministre le pouvoir d'agir si sir William Petersen n'agit pas. Le ministre a un pouvoir discrétionnaire, il peut dire: à mon sens, le commerce exige plus de navires; je vous donne donc trois mois d'avis, et...

Le contractant verra au placement de navires supplémentaires jusqu'à concurrence de dix sur ce service, à raison d'une subvention augmentée proportionnelle au nombre des navires effectivement mis en service.

Il est indéniable qu'il est au moins possible d'interpréter la chose de deux façons, pour être modéré et considérer l'affaire sous son aspect le plus favorable au Gouvernement. L'article 9 dit:

Et le contractant convient que les navires dudit service feront tous les voyages avec toute la vitesse et la diligence possibles.

Je soutiens que le ministre devrait avoir le pouvoir de déterminer à quelle date et de quel port partiront les navires, pour répondre aux besoins du commerce. Tout est à la discrétion de sir William Petersen. Il peut fixer les dates de départ à son gré. L'article 10 dit:

Le ministre aura le privilège discrétionnaire de faire des contrats aux mêmes fins avec d'autres contractants.

Pour ma part, je m'oppose à ce qu'un gouvernement, qu'il soit libéral, conservateur, ou autre, confère à un ministre le pouvoir illimité et absolu de faire des contrats avec diverses personnes inconnues du Gouvernement, au sujet de n'importe quel nombre de navires et aux conditions qu'il leur plaira de fixer. On a dit l'autre jour que le Parlement devra voter les fonds. Peut-être, bien avant que l'argent soit payé, mais le contrat lie le Parlement canadien comme un contrat signé

lie un particulier. Cette convention accorde au ministre le pouvoir de signer tout contrat qu'il lui plaise et à n'importe quelles conditions, à son choix.

Pour conclure, quand le ministre revisera cette convention, car il le fera parce que le premier ministre l'a dit, je lui conseillerais de lire le contrat conclu par sir William Petersen et le gouvernement de sir Wilfrid Laurier en 1897. Il trouvera ce contrat à la page 3445 des Débats du 14 juin 1897. Ce contrat renferme des dispositions si manifestement et si clairement dans l'intérêt du peuple canadien que je ne puis m'expliquer pourquoi le Gouvernement les a omises de la présente convention à moins que ce soit pour servir l'intérêt de sir William Petersen, ce qui a lieu de paraître suspect au peuple canadien. Je signalerai à la Chambre quelques-unes de ces dispositions. Cet après-midi, il y a eu une petite passe d'armes avec l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) sur le va-et-vient de ces navires entre le Canada et la Grande-Bretagne. Dans les contrats de 1897, nous retrouvons presque les mêmes termes. Le contrat porte que l'entrepreneur s'engage:

A construire, équiper, fournir, établir et continuer, pendant la durée du présent contrat, et de la manière ci-après mentionnée, un service régulier de steamers entre Liverpool et les ports canadiens ci-après mentionnés.

Les ports étaient spécifiés. Cependant, le Gouvernement avait pris la précaution d'insérer un autre article ainsi conçu:

Et les entrepreneurs s'engagent de plus envers Sa Majesté et conviennent qu'aucun des steamers appartenant au dit service ne fera relâche dans un port étranger tant que le présent contrat subsistera.

Défense formelle est faite de faire escale dans un port étranger sans le consentement du ministre. Je prétends qu'en vertu de la présente convention, un navire de sir William Petersen, après avoir quitté Montréal, peut aller aux ports américains, y recueillir peut-être du fret canadien et le transporter sur le continent. Il n'est aucune clause du contrat qui l'en empêche. Le contrat de 1897 contenait cette sage disposition:

Les jours et temps où les navires quitteront les points de départs seront fixés, sujet à l'approbation du ministre.

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas inséré cette clause dans son contrat? Honorables députés, scrutez cette convention et vous n'y découvrirez pas un droit ou un pouvoir conféré au ministre de commander à sir William Petersen, ou de l'influencer, pour ce qui est de fixer les dates et les époques des départs. Dans la convention de 1897 il y avait une autre bonne disposition:

Le droit conféré par les présentes au ministre de changer de temps à autre, après un avis préalable de trois mois donné aux entrepreneurs, le temps où les navires quitteront leurs points de départ.

En d'autres termes, le contrat autorisait le Gouvernement, dans les intérêts du commerce et pour atteindre les fins du contrat, à désigner les ports d'où devraient partir les navires et à fixer la date des départs, et à modifier la liste à son gré. Une autre disposition que je recommande au ministre, c'est la suivante:

Et il est, de plus, mutuellement convenu et entendu qu'il ne sera pas permis aux entrepreneurs de recevoir ou accepter une subvention ou aide quelconque, en argent ou autrement, d'aucune colonie ou pays étranger ou d'aucune autre autorité provinciale, civique ou municipale.

Qu'y a-t-il dans cette convention pour empêcher sir Wiliam Petersen d'aller conclure en France ou dans quelque autre pays un accord par lequel il s'engagerait à fournir un certain service au moyen de ces mêmes navires, et de le fournir sans violer les dispositions du contrat? En lisant le contrat nos collègues verront qu'il n'y a rien pour l'en empêcher. Ce qu'il y a de plus étonnant, c'est qu'il n'établit aucune sanction, aucune clause de déchéance, à l'exception de la faculté donnée au ministre de rompre le contrat après un avis donné à l'avance. La convention de 1897 contenait une stipulation que je recommande au ministre d'introduire dans le contrat en discussion, c'est celle-ci:

L'entrepreneur doit déposer entre les mains du ministre des Finances du Canada une somme de 10,000 livres sterling.

Pourquoi n'a-t-on pas exigé un semblable cautionnement de sir William Petersen en garantie? Pourquoi l'avoir laissé libre de faire à sa guise sans encourir de responsabilité?

La convention de 1897 ajoutait une autre sanction à celle du dépôt de 10,000 livres:

Qu'en même temps, lesdits entrepreneurs donneront au ministre une garantie satisfaisante pour une autre somme de dix mille livres sterling, lequel dépôt de dix mille livres et la garantie pour la somme additionnelle de dix mille livres seront déposés et donnés comme garantie que les entrepreneurs fourniront les navires conformément aux conditions dudit contrat.

Et caetera. En cas de non exécution du contrat le cautionnement était saisi. Il paraît que sir William Petersen n'a pas exécuté les conditions de son contrat et que le dépôt a été confisqué. Mais grâce à des intrigues et à des protections sir William réussit à se faire rembourser. J'ignore la raison de ce qui a été fait.

On remarque que plusieurs stipulations du contrat de 1897 ne figurent pas dans celui d'à présent et qui aurait dû y être inscrites. Ainsi, par exemple, une indemnité devait être payée à l'Etat par les entrepreneurs dans les conditions suivantes:

La somme de cinq cents livres chaque fois que les entrepreneurs feront défaut de fournir au port cana-

dien ou anglais un paquebot-poste, conformément au contrat, prêt à prendre la mer en temps fixé, ou que ledit paquebot ne prendra pas réellement la mer et ne poursuivra pas son voyage au temps fixé.

Supposons que sir William Peterson ne fournisse pas le nombre de navires qu'il s'est engagé à mettre en service ou qu'il se produise un retard d'une ou deux semaines, où est l'article du contrat qui permet au ministre d'obliger l'entrepreneur à exécuter ses obligations ou à se voir confisquer un cautionnement? Le contrat actuel ne prévoit pas de sanction. C'est malheureux. La convention de 1897 armait le ministre du droit de mettre fin à l'entreprise en tout temps. Elle contenait encore d'autres stipulations très utiles. Il en est une qui aurait dû trouver place dans ce contrat; elle eut été nécessaire pour protéger le Trésor contre l'extravagance des allocations promises:

Une autre condition du présent contrat est qu'aucun membre de la Chambre des communes du Canada ne devra prendre d'action dans l'entreprise ou avoir part dans les bénéfices qui en résulteront.

Cette précaution inscrite au traité de 1897 brille par son absence dans celui-ci.

J'ai parlé plus longtemps que je ne m'étais proposé, mais la question est importante et mérite un sérieux examen. Cet engagement pris au nom de l'Etat par le cabinet est un premier pas dans la réglementation des transports maritimes. Il n'y a pas de limite. Il est difficile de savoir où l'on s'arrêtera. Si la convention est approuvée, le ministre recevra le pouvoir de conclure de nouveau arrangements engageant le pays à des charges considérables, sans l'agrément de la représentation nationale. Cette convention est contraire aux intérêts de l'Ouest et de la Colombie-Anglaise. Elle a été condamnée par des organisations importantes, telles que les chambres de commerce, la bourse des marchands de Vancouver et autres. Je conseille donc au Gouvernement de permettre au comité d'examiner la convention sans parti pris ni prévention, invitant tous les intéressés à venir donner leur avis, de façon qu'on ne laisse place à la malveillance contre personne, comme c'est arrivé pour le rapport Preston. En lisant cela et en prenant au mot le chef du Gouvernement on aura le loisir de proposer à sir William Petersen un nouveau contrat supérieur à celui-ci tenant compte de tous les intérêts légitimes. Si la coalition existe et refuse de traiter les exportateurs canadiens avec justice, je serai le premier à prêter main-forte au Gouvernement pour protéger les marchands contre l'avidité des compagnies maritimes de l'Atlantique et du Pacifique.

M. EULER: Après avoir écouté le discours si complet de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) qui est lui-même exportateur, j'aborderai le sujet à mon tour avec plus de crainte qu'à l'ordinaire. J'exprime un truisme, je m'en rends compte, lorsque je répète l'assertion que l'on a faite si souvent au cours du présent débat, que le problème des transports tant sur mer que sur terre est l'un des plus importants pour la population canadienne. De plus, j'ajouterai qu'il constitue un défi permanent aux meilleurs efforts du Gouvernement et du Parlement. C'est là également un autre truisme, qu'un pays privé de communications faciles et rapides et de moyens de transport efficaces et à bon marché ne saurait espérer résister à la concurrence des autres nations de l'univers. Or, le Canada a un besoin pressant des meilleurs moyens de transport, étant donnée l'étendue de son territoire, d'un océan à l'autre, et les énormes distances sur lesquelles il faut transporter le surplus de nos produits agricoles et industriels avant qu'ils atteignent les marchés d'outremer. Je tiens à faire ressortir tout particulièrement ces faits parce qu'ils exercent une influence considérable sur le problème des frets maritimes.

Les cultivateurs de l'Ouest récoltent d'énormes quantités de blé qui excèdent de beaucoup les besoins du pays en général; il est donc nécessaire que ce surplus trouve un débouché sur les marchés de l'Europe. Une autre raison qui nous force absolument à chercher des débouchés outre-mer pour nos produits, c'est que nos voisins du sud, lesquels pourraient être nos clients dans des conditions normales, ont élevé une barrière tarifaire prohibant pour ainsi dire l'entrée des Etats-Unis à tous nos produits. D'autre part, il faut aussi trouver jusqu'à un certain point des marchés à l'étranger pour les produits de nos fabriques. Il est assez facile d'établir que nous avons quelque peu forcé la note pour ce qui est de nos industries manufacturières. Et personne n'est à blâmer de ce chef. Pendant la guerre et au cours de la période d'optimisme qui suivit immédiatement la conclusion de la paix, les manufacturiers canadiens animés d'un esprit d'entreprise digne d'éloges ont multiplié les usines peut-être un peu plus que de raison. Et voilà pourquoi, si ces établissements doivent être maintenus en activité et procurer du travail à nos ouvriers, il faut absolument que nous trouvions des marchés à l'étranger. Nous parlons souvent de la nécessité d'augmenter le chiffre de notre production. Or, il ne sert de rien de produire plus que ne le nécessitent les besoins de notre population à moins de trouver des débouchés pour l'écoulement de cet excédent de produits. Mais il est impossible de trouver de

nouveaux débouchés, ou d'en profiter une fois que nous les aurons découverts, si nos moyens de transports ne nous permettent pas de jouir de tarifs assez bas pour faire concurrence aux autres pays. Je prétends donc que le problème des taux de transport tant sur terre que sur mer intéresse d'une façon indirecte toutes les classes de la population canadienne. Voilà pourquoi nous devrions tous unir nos efforts afin d'apporter le remède nécessaire à l'amélioration de la présente situation.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je suis loin de me donner comme un expert en matière de transports maritimes et voilà pourquoi, je le répète, j'éprouve beaucoup d'hésitation à aborder l'examen de ce problème. Je ne possède ni l'expérience de l'honorable député de Caribou (M. McBride), ni les connaissances de mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff), tous deux armateurs ayant toute la compétence voulue pour discuter la question. Cependant, j'ai écouté le présent débat avec l'attention la plus suivie et sans parti pris et, je m'appuie uniquement sur le gros bon sens et l'équité pour tirer mes conclusions. Dans cet ordre d'idées, je déplore l'attitude de quelques honorables membres de l'opposition officielle, qui, au lieu de s'en tenir à la stricte discussion du fond de la question—éprouvent, semble-t-il, un plaisir infini à injurier l'avocat de la partie adverse. Mes honorables amis prêtent plus d'attention à la personnalité de l'auteur du rapport Preston qu'à son exposé de faits et à ses conclusions.

Nous trouverions profit à envisager la question sous les trois aspects suivants: Premièrement, existe-t-il une coalition? En second lieu, cette coalition exerce-t-elle une influence malfaisante? Si une pareille coalition existe, a-t-elle usé de sa puissance comme d'un monopole pour exiger des prix de transport excessifs et extorquer des bénéfices indus du peuple canadien? Et troisièmement, le remède proposé dans la présente résolution est-il adapté au but que nous visons? Or, je prétends, monsieur l'Orateur, qu'il n'est guère nécessaire de tenter d'établir l'existence d'une coalition. On serait tenté d'ajouter que la conférence elle-même l'admet, car pour moi le mot "conférence" est synonyme de coalition dans le cas qui nous occupe; il s'agit d'une distinction de mots, mais le sens est le même.

Les membres de la conférence eux-mêmes admettent l'existence d'une entente pour ce qui est de la fixation des tarifs auxquels ils se conforment. Quant à la question de savoir si la coalition est injuste et cupide dans ses opérations, il faut se prononcer à la lumière de la preuve qui a été mise au jour. Après avoir lu le rapport Preston, je l'avoue candidement, je me suis rendu compte qu'il avait très bien établi les faits de la cause. J'ai également lu certains rapports et entendu des discours dans lesquels on a cité les conclusions de mon honorable ami de York-Ouest (sir Henry Drayton). J'ai lu aussi les déclarations et les lettres écrites par l'ex-premier ministre, le présent chef de l'opposition officielle, qui fortifient plutôt la théorie de l'existence d'une coalition dont les agissements sont de nature à causer du tort aux intérêts des exportateurs et des importateurs du Canada. Il n'y a donc pas de raison, à mon avis, de mettre en doute le fait que cette coalition a profité de sa force pour exiger des taux excessifs. Or, n'est-ce pas là l'essence même d'une coalition? Le but essentiel de n'importe quelle coalition est l'intérêt personnel. Cela est incontestable et il s'ensuit logiquement que les profits recherchés par les coalitions sont au détriment de ceux avec qui elles traitent. Par conséquent, bien que je sois prêt à admettre qu'une coalition puisse ne pas être désavantageuse pour certaines personnes non intéressées dans la coalition, je pense que c'est là bien plus une question de théorie que de pratique. Je crois qu'il est possible, et parfois assez opportun de fusionner plusieurs branches d'affaires en un seul groupe, car par ce moyen les dépenses d'exploitation deviennent moins élevées et les frais généraux de l'écoulement des produits sont ordinairement éliminés. Mais d'un autre côté, on pourrait poser comme axiome que les coalitions, surtout lorsqu'elles tiennent des monopoles, sont quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent préjudiciables à ceux qui sont en relations d'affaires avec elles. Je ne doute guère que si la conférence de l'Atlantique-Nord est une coalition, elle ne fasse pas exception à ce que je viens de dire. Et si nous avons un trust de cette nature, il est du devoir du Gouvernement d'appliquer les remèdes qu'il juge à propos.

C'est ce sujet que je désirerais discuter quelques instants et c'est ici que nous semblons différer d'opinion. Je regrette que l'autre côté de la Chambre n'ait pas présenté de suggestion très pratique à la place de la proposition du ministère, à une exception près, je veux dire celle de l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) dont je parlerai tout à l'heure. On nous a suggéré d'utiliser à cet égard la Marine marchande canadienne. J'ai eu le plaisir de faire partie, l'an dernier, du comité qui a examiné les crédits de cette marine, et au cours de cette enquête, je crois qu'il a été assez bien établi de source autorisée—car nous avons entendu des gens bien mieux renseignés sur les questions de naviga-

tion que les honorables députés—que ces vaisseaux ne sont pas aussi aptes au service que ceux mentionnés dans le contrat. Nos navires ne sont pas convenablement construits, et il ne paraît guère douteux qu'ils ne puissent jamais concurrencer ceux qui font un service régulier entre les grands ports de l'univers. En ce qui concerne la convention signée avec sir William Petersen, je proposerais, si c'est possible, que le ministre du Commerce (M. Low) engageât dans l'intérêt du pays sir William Petersen à faire l'acquisition de notre Marine marchande.

On a aussi objecté que ce projet est trop restreint, que ce n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan ou, comme s'est exprimé l'honorable député qui a pris la parole avant moi (M. Ladner), un jouet d'enfant. Si c'est exact, si cette proposition est tellement négligeable et doive avoir si peu d'effet sur les opérations de la conférence de l'Atlantique-Nord, il est passablement étrange que la conférence jette les hauts cris à son sujet. De plus, si je ne me trompe, le premier ministre a laissé entendre l'autre jour, en réponse au leader de l'opposition, que, si l'on constate que le projet actuel n'a pas assez d'envergure, il y aura toujours possibilité de lui donner plus de portée en cas de succès. Quant à moi, je ne vois pas d'un bon œil la dépense de sommes considérables pour des subventions, mais si la proposition réussit, je consentirai volontiers à lui donner plus d'importance.

Au cours du débat sur l'adresse, j'ai été quelque peu désappointé par le ton des observations de mon très honorable ami le chef de l'opposition que je regrette de ne pas voir à son siège. J'ai beaucoup d'estime pour lui, pour la lucidité de son esprit d'analyse, pour son éloquence caustique, et la façon logique avec laquelle il présente ses conclusions. Cependant, en critiquant cette proposition—qui à ce moment, je l'avoue, n'était pas en entier devant la Chambre—il a semblé réduit à la nécessité de réciter une couple de vers pleins de découragement et de dépression, couplet plaintif tiré de Childe Harold:

> Man marks the earth with ruin—his control
> Stops with the shore.

Mon honorable ami n'ignore pas sans doute que la poésie est le fruit de l'imagination et que très souvent elle est la négation absolue de la réalité.

M. FORKE: La poésie et la politique ne se marient pas.

M. EULER: Vous l'avez dit, et je suis surpris que le leader de l'opposition, avec un esprit aussi sérieux, ait recours à une poésie de ce genre. Le poète, par l'exercice de sa fantaisie et l'emploi habile des mots, du rythme et de la rime, des symboles et des métaphores, et de tous les artifices de l'écrivain expérimenté, peut d'habitude si bien charmer ses auditeurs et les tenir dans la contemplation des beautés qu'il décrit qu'ils oublient totalement que ses paroles sont en contradiction avec la vérité toute nue. Cela convient à la citation que nous a donnée le très honorable député. Peut-être aussi ne faudrait-il pas oublier que le poète Byron mourut, voilà un siècle. Mais j'espère que l'honorable député ne se croit pas d'une génération aussi reculée que celle-là.

J'allais dire qu'au lieu d'adopter une attitude pessimiste, comme il fait apparemment, le chef de l'opposition qui, j'en suis sûr, se rend compte que la difficulté est réelle, que la situation est fâcheuse et qu'il faut y remédier, devrait, en homme courageux qu'il est, s'efforcer réellement de découvrir une solution possible, puisque celle qu'on propose ne lui sourit pas, et tenir ferme pour avoir raison de la difficulté. A ce propos j'admire l'ardeur indéfectible de mon honorable ami de York-Sud (M. Maclean) et je lui en fait mes très sincères compliments. Doyen de la Chambre il en est cependant le plus éclairé des progressistes, abstraction faite de toute allégéance politique. Au risque d'encourir des reproches pour mes paroles de tantôt je voudrais, sans le désobliger, lui appliquer les mots du poète: "L'âge ne peut le vieillir ni l'habitude épuiser l'infinie variété de son enthousiasme". L'honorable représentant a l'esprit progressiste; ici je ne parle nullement de partis. C'est un progressiste, chose étrange, appartenant au parti conservateur. Sans doute serait-il possible aussi de trouver des libéraux ou des conservateurs, au sens absolu de ces termes, dans les rangs du parti progressiste. Si on se donnait la peine de bien chercher on trouverait peut-être un petit nombre de conservateurs de notre côté de la Chambre. Je parle maintenant de la nationalisation sur laquelle se greffe la question que nous débattons présentement.

Un mot maintenant à propos des méthodes suggérées pour remédier à la situation conséquente à l'existence de la coalition des compagnies de navigation. Franchement la proposition qui me sourit le plus est celle de l'honorable député de York-Sud...

M. MACLEAN (York-Sud): Très bien.

M. EULER: ...qui prétend que la meilleure solution de nos problèmes de transport tant sur mer que sur terre serait la fusion en un grand réseau du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. J'avoue qu'au premier abord pareille proposition est propre à consterner grand nombre d'honorables députés de ce côté et quelques-uns aussi, mais moins nom-

breux, qui siègent en face. Je n'ai jamais mérité, je crois, l'étiquette de rêveur ou d'utopiste. J'espère que j'envisage d'une manière pratique les problèmes soumis à la Chambre. J'ai le souvenir très net que voilà dix-huit ou vingt ans vivait dans ma ville natale de Kitchener, un homme du nom de Daniel B. Detweiler et que dans le village de Saint-Jacobs, à huit milles plus au nord se trouvait un autre, Elias W. B. Snyder, dans le temps député à la législature de Toronto. Ces deux hommes, soit dit en passant, étaient d'origine mennonite; et tous deux firent en même temps le même rêve: utiliser l'immense cataracte des chutes Niagara en faisant servir l'énergie générée à tourner la roue de nos usines et à éclairer nos maisons dans tout l'ouest ontarien. Je me rappelle qu'à une réunion du Board of Trade M. Detweiler demanda instamment la création d'un comité qui serait chargé d'étudier la possibilité d'utiliser la force motrice générée aux chutes Niagara et la distribuer dans l'ouest de l'Ontario. Les hommes présents croyaient si peu au projet que M. Detweiler fut chargé, lui tout seul, d'avancer sa réalisation. Et pourtant ce rêve a pris forme dans l'actualité. Ces deux hommes, du comté qui m'honore de son mandat, conçurent les premiers le projet du développement hydraulique de Niagara, projet réalisé plus tard grâce au génie de sir Adam Beck. Puisque ce rêve s'est réalisé, pourquoi pas l'autre? Aujourd'hui nous avons les chemins de fer Nationaux. Qui eut cru, voilà dix ou douze ans, qu'un réseau de 22,000 milles de voie ferrée, le plus grand du monde, appartiendrait en titre au public canadien? Et je tiens à dire que, malgré les efforts de ceux qui ne le voient pas d'un bon œil, le régime national du chemin de fer est permanent et qu'à mon avis si jamais nous avons un monopole de voies ferrées en Canada ce monopole sera la propriété du public canadien qui lui-même le dirigera.

Nous avons donc ces deux grands réseaux ferroviaires, presque parallèles en maint endroit, tous deux dotés d'une excellente administration sous le conseil directeur du Pacifique-Canadien d'une part et sous sir Henry Thornton de l'autre. Mais, dis-je, en dépit de la bonne administration, il y a du chevauchement, il existe une rivalité ruineuse; au cours de cette discussion on nous a cité des exemples de frais indirects immenses sans nécessité,—et tout cela aux dépens du public canadien. Voilà la cause presque immédiate du déficit dont un honorable préopinant a parlé tout à l'heure. L'heure n'a peut-être pas sonné encore; le moment peut n'être pas opportun pour la fusion de ces deux voies ferrées. Je ne suis pas aussi optimiste que mon honorable collègue de York-Sud, qui dit qu'on pourrait le faire en six semaines, mais j'affirme très sérieusement que la logique, le bon sens, la juste conception des affaires feront comprendre au peuple canadien qu'il faut mettre un terme à ce gaspillage et que pour cela il n'y a pour ainsi dire qu'un seul remède. L'union de nos grands chemins de fer est une chose raisonnable et, comme je l'ai dit déjà, la solution non seulement de notre problème de transport terrestre, mais aussi de celui que nous discutons en ce moment. La compagnie du Pacifique-Canadien a une excellente flotte et si ce service était inclus dans la fusion de nos chemins de fer, le problème serait résolu et nous serions indépendants en ce qui concerne les frets maritimes.

M. LADNER: L'honorable député est-il en faveur de l'achat du Pacifique-Canadien par le Gouvernement canadien?

M. EULER: Oui. Appelez-le achat si vous voulez; moi, je l'appelle fusion. J'en parlerai dans un instant. Je tiens à répéter la déclaration précise que j'ai faite dans cette enceinte l'an dernier et qui me paraît être un argument presque irréfutable à l'appui de la suggestion faite primitivement par l'honorable député de York-Sud: Je tiens de source on ne peut plus autorisée que si l'on réunissait les chemins de fer National-Canadien et le Pacifique-Canadien, on économiserait 50 à 75 millions de dollars par an. Je dis que cet argument me paraît presque irréfutable. Cette économie supprimerait nos déficits annuels, servirait à résoudre ce problème des déficits et des impôts qui pèse de plus en plus sur le pays et à résoudre aussi le problème que nous discutons en ce moment. Je sais que plusieurs députés sont catégoriquement opposés à la nationalisation et je ne leur en fais pas de reproche. Il y en a d'autres qui tout en étant en faveur des chemins de fer nationaux hésitent devant l'immensité de l'opération que je suggère, c'est-à-dire l'acquisition du Pacifique-Canadien.

L'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner) m'a demandé si je serais en faveur d'acheter le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Eh bien, je réponds que oui. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, mais je ne vois aucun obstacle insurmontable qui puisse nous empêcher de l'acheter. Ce serait tout aussi facile pour deux chemins de fer réunis en un seul réseau de rapporter les bénéfices,—dividendes pour les actionnaires et les obligataires—et l'intérêt que rapporte aujourd'hui le Pacifique-Canadien à lui seul.

Le député de York-Sud pense que le Pacifique-Canadien ne serait pas hostile à un arrangement de ce genre. Je ne le sais pas;

je n'ai aucun renseignement à ce sujet, mais je crois effectivement que ce serait peut-être une très bonne affaire pour lui. Je dis: A mesure que les contribuables du Canada se rendront compte que les chemins de fer nationaux sont leur propriété et que leurs charges fiscales dépendaient de l'encouragement qu'il donneront à ces chemins de fer, la compagnie du Pacifique-Canadien comprendra peut-être que la suggestion de réunir les deux réseaux est dans son propre intérêt. Quant à la réalisation de ce que mon honorable collègue et moi suggérons, je sais que c'est une question de temps; en attendant, je ne sache pas qu'on puisse faire mieux que ce que propose le Gouvernement. Je dirai, en passant, que je n'ai rien à redire à cette proposition. C'est après tout le seul effort qu'ait jamais fait un gouvernement pour enrayer un mal qui existe depuis nombre d'années et j'en félicite le ministère actuel. J'imagine qu'il a fallu un certain courage pour entrer en lutte contre des intérêts aussi considérables que ceux que représente le syndicat maritime de l'Atlantique-Nord.

Il y a un autre moyen que je voulais suggérer; c'est le suivant: Si nous devons payer chaque année pendant dix ans une somme de $1,300,000, je préférerais que l'Etat construise ou achète les navires et les exploite lui-même. Je sais ce qu'on objecte. Certains d'entre nous sont formellement opposés à la nationalisation. On a objecté que ce serait presque impossible pour l'Etat d'exploiter avantageusement ce service et qu'on éprouverait toutes sortes de difficultés pour les commodités de têtes de lignes et pour les correspondances d'outre-mer. C'est possible; je ne le conteste pas. Mais, en faisant cette suggestion, je pensais aussi qu'il serait dans l'intérêt de notre chemin de fer national d'avoir en complément de son service terrestre un service de navires bien construits, bien aménagés et pouvant donner entière satisfaction. Je n'ai aucune antipathie, ni parti pris à l'égard du grand rival du chemin de fer national; néanmoins, je voudrais voir ce dernier dans une position un peu plus égale à celle du Pacifique-Canadien, afin de pouvoir supporter avantageusement sa concurrence. De plus, je juge qu'une plus grande quantité de marchandises passeraient par notre réseau national s'il avait un service de steamers tant à l'est qu'à l'ouest, bien qu'on ne parle en ce moment que de l'exploitation dans l'Atlantique-Nord. Enfin, monsieur l'Orateur, si l'on ne peut accepter ni l'un ni l'autre de ces projets, et je ne pense pas qu'ils puissent l'être pendant la session actuelle, je suis d'avis que nous devrions faire des efforts pour combattre un mal que nous connaissons. J'ai déjà dit mon intention d'appuyer la demande du Gouvernement, car elle me semble la meilleure possible. Je crois qu'il appartient au Parlement de lutter contre un mal dont il connait l'existence. Disons que le projet qu'on nous propose constitue une expérience. Il peut ne pas réussir, je n'en sais rien. Le comité pourra peut-être lui donner plus de force. Il pourra le modifier ou trouver mieux, mais le peuple canadien. . . .

M. MARTELL: L'honorable député, veut-il élever la voix pour que nous puissions l'entendre? Nous aimons toujours à connaître son opinion, que nous partagions son avis ou non, mais de ce côt-ci, il est impossible de le comprendre.

M. EULER: Je le regrette beaucoup et je vais tenter de me faire entendre de toute la Chambre. Je sais qu'on ne peut pas accuser mon honorable ami de Hants (M. Martell) de ne pas pouvoir entendre. Mais, je parle sérieusement. Je crois que le peuple canadien, la masse du peuple canadien—et nous faisons tous partie de la masse—est persuadé qu'il y a quelque chose de vrai dans l'existence de cette coalition et il croit aussi qu'elle dessert les intérêts du Canada. Dans ce cas, je pense qu'il jugea avec la dernière sévérité les députés qui ne feront pas leur part pour remédier à ce mal. Je sais les difficultés qu'envisagent mes amis les progressistes. En principe, ils sont opposés à la subvention. En réalité, je partage leur avis, mais dans la vie publique comme dans la vie privée, nous ne pouvons pas toujours faire notre volonté et parfois nous devons avoir recours aux compromis pour arriver au bien. Pour ma part, je suis disposé à agir ainsi. Aux grands maux les grands remèdes, et j'étais sur le point de dire que, si c'est nécessaire, je suis prêt à combattre le démon avec la flamme. Ce que j'aime dans tout ce projet c'est que nous abandonnons l'antique coutume de nous tenir cois et de supporter l'oppression; il s'agit au contraire de nous lever et de combattre ce qui a voulu étrangler le commerce du Canada. Peut-être le projet n'est-il pas parfait, mais j'ai assez de confiance dans la largeur de vues du premier ministre, du ministre du Commerce et du reste du cabinet pour savoir que si le comité qui va étudier toute la question leur donne des conseils qu'il sera de l'intérêt du Parlement d'accepter, ils seront acceptés. C'est pour cette raison, monsieur l'Orateur, que je suis prêt à appuyer tout projet raisonnable qu'on pourra suggérer et qui tendra à détruire la puissance d'une organisation arrêtant la progrès et la prospérité du pays.

M. CAMPBELL: Je félicite l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) du très habile et très instructif discours qu'il vient de prononcer et je suis heureux de le voir se joindre à ceux qui favorisent la nationalisation. Il m'a toujours semblé qu'une des anomalies de notre vie politique était d'avoir un parti conservateur appuyant toujours plus ou moins le principe de la nationalisation et un parti libéral qui s'y oposait avec autant de conséquence. On me permettra d'exprimer l'espoir que cette différence disparaîtra avec le temps et que le parti libéral du Canada sera libéral en principe autant qu'en nom. L'histoire des opérations de la coalition de l'Atlantique-Nord révèle, peut-être plus que toute autre chose, l'incapacité des gouvernements de régir, dans les intérêts du peuple, ces coalitions puissantes qui se sont graduellement développées et se sont renforcies au cours des cinquante dernières années. Il est peu flatteur pour nos institutions gouvernementales canadiennes de savoir que c'est une compagnie canadienne, une compagnie qui a reçu des privilèges spéciaux du gouvernement canadien, qui porte la responsabilité directe d'avoir, il y a environ quinze ans, organisé cette coalition que nous savons avoir tant fait pour tuer le commerce canadien. J'ai sous les yeux le rapport de M. Preston et aussi celui des compagnies réfutant plusieurs de ces accusations et arguments. Je trouve tant de différence entre eux, tant de divergence de vues et des déclarations si diamétralement opposées les unes aux autres que s'il y avait besoin de trouver une raison pour renvoyer cette question devant un comité où l'on pourrait l'examiner sous tous ses aspects, on la trouverait dans la différence qui existe entre ces deux rapports. Il n'y a qu'un moyen, et un seul, de remédier à la prétendue inégalité des taux de l'assurance qui se pratique à l'avantage des ports américains et au détriment des ports canadiens et de ses conséquences pour les navires irréguliers fréquentant les ports de Québec et Montréal; c'est de suivre l'exemple du National-Canadien qui s'est constitué un fonds d'assurance sur lequel il se compense de ses accidents, ce qui lui a permis d'économiser des centaines de milliers de dollars. A la page 11 du rapport de M. Preston, se trouve la reproduction d'un mémoire qu'il prétend avoir adressé aux sociétés de navigation. Parlant de cette inégalité des taux d'asurance, il dit:

> Le Gouvernement étudie sérieusement cette question et il espère réussir à établir d'une façon permanente la parification des taux d'assurance sur le Saint-Laurent et la route américaine.

Il me paraît absolument humiliant pour le gouvernement canadien de se jeter aux pieds des compagnies d'assurance maritime et de les supplier de mettre fin à cette inégalité. Il faut se montrer plus courageux, plus confiant et plus et plus digne, et faire comme le National-Canadien, ignorer ces sociétés, constituer nous-mêmes un fonds d'assurance, choisir un homme compétent et le lui faire administrer du point de vue strictement commercial. Cette compagnie pourrait demander les prix des anciennes compagnies et à la fin de l'année, toutes dépenses payées, répartir proportionnellement, le solde au crédit entre tous les expéditeurs. Je crois qu'un plan de ce genre non seulement ferait disparaître l'inégalité qui nous est désavantageuse mais renverserait l'état de choses et tournerait le désavantage du côté des ports américains.

Je n'ai pu trouver de statistiques indiquant les profits ou recettes des sociétés d'assurance maritime et je ne sais où en prendre, mais nous avons celle des sociétés d'assureurs vie et incendie, et elle est très instructive. En assurance-vie, naturellement, les obligations sont réparties sur une longue période et il n'est pas facile de déterminer les profits par les résultats de quelques années. Cependant, les chiffres sont si surprenants que l'on peut se faire une idée des profits réellement encaissés. Je cite de l'Annuaire du Canada. Toutes réclamations payées, les sociétés canadiennes d'assurance-vie constataient les surplus suivants:

1918	$35,000,000
1919	46,000,000
1920	65,000,000
1921	75,000,000
1922	80,000,000

Je ne crois pas exagérer si je dis que les surplus réalisés par les sociétés d'assurance-vie et feu depuis la Confédération, et l'intérêt accrû, acquitteraient la dette nationale. Les profits réels de l'assurance-vie se déterminent mieux parceque le solde de chaque année après le règlement des sinistres et l'épuisement des polices, représente, dépenses déduites naturellement, le profit net. En 1919, l'assurance-feu vendue en Canada représentait $4,923,000,000; les primes, 40 millions et les pertes $16,679,000 laissant au crédit des sociétés un solde net de $23,352,000. Année moyenne, apparemment, car en 1920, l'assurance vendue en Canada représentait $5,969,000,000; comportant une recette de primes de 50 millions tandis que le règlement des sinistres demandait 21 millions, ce qui laissait près de 29 millions au crédit des sociétés. Il me semble donc qu'il y a lieu pour le Gouvernement d'étudier sérieusement cette question et non pas de supplier les sociétés particulières de ché pour nos bestiaux en Angleterre, ce sera

Quant aux tarifs de transport il semble que

la pire inégalité, ou la plus grande disproportion entre les tarifs d'avant-guerre et ceux d'après-guerre se rapporte au bétail. Au lieu de $6 à $7.50 avant la guerre, le prix est maintenant de $20 à $25 par tête, de Montréal à Liverpool. Je dois dire que je ne compte pas sur un grand commerce de bestiaux avec l'Angleterre dans les conditions actuelles. Si jamais nous arrivons à créer un grand débouchffl pour nos bestiaux en Angleterre, ce sera par la voie de la baie d'Hudson. Je sais que bon nombre d'honorables députés ne sont pas d'accord avec moi sur ce point, mais ceux d'entre nous qui ont longuement étudié les rapports que nous possédons sur la baie en sont bien convaincus. Le Gouvernement se propose de payer quelque 14 millions de dollors d'après le contrat que nous étudions ce soir. Cette subvention ne nous rapportera aucun bénéfice direct. Si ce marché visait d'abord la protection des éleveurs de l'Ouest du Canada, comme on l'a prétendu—et on a peut-être raison—le Gouvernement avant de s'engager dans cette voie, devrait consacrer ces 14 millions à l'achèvement du chemin de fer de la Baie d'Hudson et au développement du port de Nelson. Je suis persuadé qu'avant bien des années des centaines de mille têtes de bétail seraient expédiées de la région nord des provinces des prairies en Grande-Bretagne par cette route.

Un autre point qui touche au commerce des bestiaux est le développement du port de Québec. J'ai soulevé cette question en Chambre en plusieurs occasions et je me propose d'en parler de nouveau. Les gens de l'Ouest savent qu'ils sont en mesure d'expédier leurs animaux et de les placer sur navires à Québec et d'épargner de $4 à $5 par tête. On y est mieux outillé qu'à Montréal et la route est un peu plus courte par le Transcontinental; je prie le Gouvernement, s'il veut nous aider à développer l'industrie de l'élevage, de faire davantage pour l'amélioration du port de Québec. La grande difficulté que rencontre l'expédition des bestiaux par voie de Québec, c'est que les tarifs, je ne dirai pas injustes, mais prohibitifs, exigés par le Transcontinental nous empêchent d'expédier une cargaison mixte de ce port. C'est là un des facteurs au point de vue de l'élevage aujourd'hui. Et puisque nous discutons cette question, j'espère que le Gouvernement se trouvera bientôt à même de faire disparaître ces tarifs prohibitifs afin de permettre à une partie de notre grain de prendre la route de Québec pour former les cargaisons mixtes au port de cet endroit. Cette résolution comporte la question de la réglementation des frets. Les résultats des tentatives de réglementation des frets dans le passé ne sont pas de nature à nous laisser espérer qu'une amélioration sensible parce que le Gouvernement va être en mesure de fixer les frets sur ces navires, car le Gouvernement exerce un contrôle absolu sur les tarifs de chemins de fer et il doit être responsable des taux exorbitants dont j'ai parlé.

L'étude du rapport de M. Preston que nous avons devant nous aujourd'hui prouve que ce rapport est remarquable non en ce qu'il contient, mais en ce qu'il ne contient pas. Je viens de le comparer avec un ancien rapport sur les frets. Je veux parler du rapport de la commission royale nommée il y a deux ans pour faire enquête sur les frets des grands lacs relativement au transport du grain. Dans le rapport de cette commission royale, je vois qu'on a calculé exactement les recettes des navires, les dividendes que les compagnies ont payés et la valeur des navires de ces compagnies. On nous donne de nombreux témoignages sur les recettes de ces navires; maints autres tendent à prouver que la valeur des navires a été augmentée dans le but d'indiquer des recettes moins importantes, tandis qu'en réalité les compagnies encaissaient des sommes beaucoup plus considérables que n'indiquaient leurs rapports. Dans le rapport que nous sommes à étudier il ne se trouve pas une seule donnée tendant à indiquer si ces navires océaniques encaissent des profits énormes ou si, comme les compagnies prétendent, on ne retire même pas les frais d'exploitation. Cela prouve la nécessité de renvoyer toute cette question à un comité spécial de cette Chambre qui aura le pouvoir de se procurer tous les renseignements possibles avant d'aller plus loin.

Lorsqu'on étudie les frets de Montréal à Liverpool, nous ne constatons aucune baisse considérable, si on les compare aux chiffres d'avant-guerre. J'ai pris ceux de quatre années d'avant-guerre et de quatre années d'après-guerre. Je trouve que le coût du transport de notre grain de Montréal à Liverpool était comme suit:

1911	4.15c.
1912	7.52c.
1913	7.82c.
1914	7.04c.

Et pour la période d'après-guerre:

1921	17.25c.
1922	7.82c.
1923	7.93c.
1924	9.06c.

Il est vraiment remarquable de constater que notre grain a été transporté en 1922 aux même prix qu'en 1913, bien que le charbon, les salaires et les dépenses fixes soient de beaucoup plus élevés que durant l'autre période. La raison en est peut-être le fait que la moitié,

ou plus de la moitié de notre grain, est transporté par les navires irréguliers sur lesquels la coalition n'exerce aucune autorité.

Dans son rapport, M. Preston déclare que, sur cette question, nous avons à faire face à cette alternative: la nationalisation ou les subventions aux lignes privées. Je n'ai aucune hésitation à dire: s'il faut choisir, donnez-nous la nationalisation, au nom du ciel, plutôt que la continuation d'une politique de subventions aux compagnies privées. Nous avons déjà la réglementation des tarifs de transport par l'Etat. C'est le Gouvernement qui fixe les tarifs des chemins de fer, ce qui n'a pas empêché les injustices les plus iniques de se glisser dans nos échelles de taux. Le Gouvernement réglemente indirectement les taux des compagnies de navigation sur les Grands lacs, mais cela n'a pas empêché ces compagnies de nous dépouiller de huit ou dix millions de dollars chaque année avec leurs tarifs excessifs.

Je vois que le Gouvernement se propose de payer une subvention de $1,375,000 par année, de sorte que, durant les dix ans que doit durer cet accord, nous aurons payé $13,750,000. Une subvention annuelle de $1,375,000 représente l'intérêt sur un capital de $27,500,000. Plutôt que de payer continuellement cette subvention sans avoir rien à montrer comme résultat à la fin, nous ferions mieux, selon moi, d'augmenter de $27,500,000 la capitalisation de la Marine marchande du gouvernement canadien, s'il est vrai qu'on a besoin d'un plus grand nombre de navires. Nous y gagnerions plus ainsi qu'avec le projet présenté à cette Chambre par le ministre du Commerce.

Au cours de la dernière session, nous avons discuté longuement la question du commerce avec les Antilles. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) exposa avec beaucoup de talent et d'éloquence des faits qui éclairèrent la Chambre sur le commerce avec les Antilles, et il fit des suggestions pratiques en vue de l'expansion de ce commerce. En cette occasion, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) déclara que la meilleure ligne de conduite à suivre pour le Gouvernement serait probablement d'avoir deux navires spécialement construits et gréés pour le transport des produits périssables sur les mers tropicales. Cette déclaration du ministre fut applaudie partout dans cette Chambre; je ne crois pas qu'il y eut une seule voix dissidente, et cela devrait montrer clairement au Gouvernement que le Parlement préfère cette politique à celle de la continuation des subventions. Mais quand je suggère une nouvelle extension de la nationalisation, je le fais à la condition que le Gouvernement voie à ce que sa Marine marchande reste dorénavant en dehors de cette coalition.

Il y a environ deux ans, au comité spécial sur l'agriculture, il a été prouvé que la Marine marchande du gouvernement canadien avait été représentée lors de l'établissement de la conférence, qu'elle participait aux réunions régulières tenues pour la fixation des taux et que, de fait, dans certains cas, elle était la principale coupable. Le Gouvernement doit être tenu un peu responsable de cela. Près de deux ans se sont écoulés et l'on vient de nous annoncer que la Marine marchande du Gouvernement s'est retirée de la conférence. Et c'est le même Gouvernement qui vient aujourd'hui, avec une belle indignation, commencer la lutte contre la coalition du syndicat maritime de l'Atlantique-Nord. Etant donné que ces tarifs prohibitifs sont maintenus pour nous empêcher d'employer le Transcontinental pour le transport de notre grain et pour nous forcer, à la tête des Grands lacs, à confier notre grain aux navires des lacs, que nous le voulions ou non, et étant donné l'histoire des relations de la Marine marchande canadienne avec la coalition, on pourra nous pardonner de douter quelque peu de la sincérité du Gouvernement. Je prierais instamment le Gouvernement d'aller plus loin et de nous donner l'assurance que dorénavant la Marine marchande canadienne se tiendra absolument à l'écart de la coalittion.

J'ai ici un éditorial du *Manitoba Free Press* où l'on discute longuement le cas d'une expédition de bestiaux de Montréal à Dundee par un certain colonel Mullins, expéditeur de bestiaux.

M. VIEN: Quelle est la date?

M. CAMPBELL: Le journal est déchiré et la seule date qui paraisse est le 28 avril: je ne sais pas si c'est 1923 ou 1924, mais c'est probablement 1924. Après avoir résumé la preuve fournie, le *Free Press* dit:

> Ces documents montrent clairement plusieurs choses.
>
> En premier lieu, ils montrent que les expéditeurs canadiens de bestiaux n'ont rien à espérer de la Marine marchande du gouvernement canadien. Si une compagnie privée avait voulu morigéner un expéditeur de bestiaux et lui faire comprendre qu'il ne devrait pas être assez sot pour essayer d'expédier des bestiaux canadiens aux marchés britanniques, elle n'aurait pas réussi à le faire mieux que ne l'a fait la Marine marchande du gouvernement canadien avec le colonel Mullins.
>
> Le télégramme de M. Motherwell au colonel Mullins, défendant d'une façon formelle et officielle le tarif de $27.33 de Montréal à Dundee, donne une juste idée de la confiance que l'on peut mettre dans le département de l'Agriculture quand il s'agit de la lutte pour les intérêts des éleveurs canadiens de bestiaux sur cette question des frets
>
> Quand on voit la Maritime canadienne liguée avec la coalition du transport maritime et le département de l'Agriculture du Dominion endormi à côté, peut-on faire quelque chose?

Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), discutant cette question l'autre soir,

disait que le temps est venu pour nous de nous ranger en ligne de bataille soit pour, soit contre la coalition.

Il donnait à entendre par là que ceux d'entre nous qui contestaient l'à-propos de cette proposition et demandaient de nouvelles explications approuvaient la coalition. Je proteste énergiquement contre cette insinuation; les membres de notre groupe désirent, tout autant que ceux de la droite, trouver une sosution à ce problème. Nous désirons néanmoins un peu plus de renseignements et je crois que, en général, la plupart des honorables députés de ce groupe préféreraient que l'on dépensât un peu plus d'argent au bénéfice de la marine marchande canadienne. Nous désirons que la marine marchande soit perfectionnée, de sorte que tout argent dépensé de ce chef nous rapporterait quelque chose en retour. Je prie le Gouvernement de renvoyer l'affaire à un comité spécial, où il sera loisible aux intéressés de comparaître et d'exposer leurs vues, afin qu'elle soit étudiée dans la plus complète liberté d'esprit. Nous devrions être capables de réunir la documentation qui nous permettrait de connaître tous les aspects de la question. Rejeter cette demande, forcer la Chambre à ratifier le marché sans nous permettre de recueillir ces renseignements, ce serait entourer toute l'affaire d'une atmosphère de mystère et de suspicion. J'espère donc que, avant que nous soyons appelés à voter, le Gouvernement dissipera tous les doutes en adoptant une attitude en ce sens.

M. SNOWBALL: Monsieur l'Orateur, je ne m'excuse pas de prolonger la discussion de cette résolution, car je considère que la décision prise par le Gouvernement de s'en prendre aux frets maritimes est aussi importante et aura des effets aussi prolongés que tout autre mesure législative. Tout citoyen du Canada, industriel, fermier ou ouvrier, trouvera son profit à une réduction du prix du transport, par terre ou par eau. Dans mes remarques sur le rapport, j'ignorerai complètement M. Preston, qui ne fut que l'instrument, ou, oserais-je dire, la bêche ayant servi à faire sortir les faits de terre.

Le rapport traite la question de l'existence d'une coalition, conférence ou réunion des grandes compagnies de transport maritime, dont le but serait d'étudier, de fixer ou de maintenir les prix du transport des voyageurs ou des marchandises; et je suis persuadé que, sur ce point, la preuve est faite. Sinon, l'expérience que j'ai acquise me renseignera. J'ai devant moi le rapport et la réponse des compagnies de navigation, dont certains d'entre nous ont reçu une copie. Bien que la réponse ne soit pas signée, elle renferme le nom de grandes compagnies qui font le trafic du nord de l'Atlantique. Je ne vois nulle part dans le document le nom de la marine marchande du gouvernement canadien. Je constate que les compagnies de navigation désapprouvent dans leur réponse ce que déclare M. Preston à la page 3. Voici un extrait de la réponse:

> Comme il a déjà été dit dans ce rapport, il n'existe pas de "coalition" (qui, dans l'acception moderne du mot, sous-entend un monopole), mais simplement une association des compagnies de paquebots réguliers, comprenant une très faible partie des navires de l'Atlantique, dont les membres ont convenu entre eux d'exiger des prix équivalents pour le transport de certaines denrées, susceptibles de modification, après avis donné à cet effet.

Je me demande si ce n'est pas là une coalition. Je pense que ces quelques lignes justifient, du moins à mes yeux, M. Preston d'avoir déclaré qu'il existe une conférence équivalant presque à une coalition.

En avril 1922, l'Amirauté britannique envoya un homme d'Angleterre pour disposer des approvisionnement de bois accumulés pendant la guerre en ce pays. Je pensai que, dans l'intérêt des commerçants, l'on devait transporter ce bois de l'autre côté de l'Atlantique, afin de rétablir le commerce sur des bases solides et décongestionner les marchés américain et canadien. Je rencontrai ce personnage à Montréal, et, après une courte discussion, je câblai à mes amis anglais leur demandant de fixer un prix pour ce bois, en y comprenant le coût du transport aux îles britanniques. Quand j'eus reçu leur réponse, je me rendis aux bureaux de la marine marchande du gouvernement canadien, car je pensais qu'on y serait désireux d'agir dans l'intérêt des Canadiens. On me reçut cordialement, mais M. Cunningham et M. Teakle m'assurèrent qu'ils ne pouvaient réduire le prix, alors en vigueur, de 90 shillings, bien que je leur eus dit que les navires irréguliers me demandaient de 85 à 90 shillings. Ce dernier prix était néanmoins trop élevé pour me permettre de conclure le marché. M. Cunningham me dit qu'il devait assister à une réunion de la coalition et qu'il y parlerait de cette affaire. Je lui affirmai que, pour pouvoir expédier le bois, nous ne pouvions payer plus de 75 shillings et que, si l'on ne pouvait m'accorder ce prix, il me faudrait abandonner les négociations. Après deux jours de pourpalers infructueux, je me rendis à Toronto et allai voir M. Hanna, qui était président à cette époque. Mon affaire l'intéressa vivement. Il appela son expert maritime, et tous deux calculèrent le coût probable du transport, y compris les intérêts; et, sur la foi de ces calculs, je prétendis que 75 shillings couvriraient le coût du transport, sans tenir compte des accidents possibles. M. Hanna ne pouvait néan-

moins agir de sa propre initiative et il me proposa de venir à Ottawa avec moi, pour que nous discutions la question avec le ministre. En arrivant ici, nous rencontrâmes le ministre actuel de l'Immigration (l'hon. M. Robb), qui me présenta à feu l'honorable M. Kennedy, alors ministre des Chemins de fer et Canaux; celui-ci, après quelques minutes de discussion, ne tarda pas à décider ce que l'on devait faire. Il conseilla à M. Hanna d'accepter le prix de 75 shillings, de sorte que je pus, le 28 avril 1922, noliser le *Canadian Trapper* pour deux voyages et le *Canadian Planter* pour un voyage.

L'achat fut conclus et le bois fut expédié en dehors du marché canadien. Tout cela a pu se faire par l'intermédiaire de feu le regretté M. Kennedy.

Les navires indépendants qui, auparavant, réclamaient de 85 à 90 shillings en rabattirent aussitôt, et je réussis à noliser le navire *Dront* à 75 shillings et le *Convallaria* à 72 shillings et six pence. Ces navires indépendants fixent invariablement leurs prix d'après ceux de la conférence, les tenant légèrement plus bas. Selon moi, cela prouve bien qu'il existe une conférence ou une coalition et le résultat qui découlera de l'abaissement des prix de la conférence.

Comme je viens de le dire, ceci eut pour effet d'amener les navires indépendants à exiger moins cher et grâce à cette démarche de la Marine marchande du gouvernement je fus en état de noliser des navires indépendants pour transporter notre bois de construction de toutes les parties du Nouveau-Brunswick à des prix bien moins élevés que ceux qui avaient cours avant que j'aille rencontrer les autorités de la Marine marchande du gouvernement.

Monsieur l'Orateur, je conviens également que le prix du transport doit être plus élevé qu'il ne l'était avant la guerre. Avant les hostilités les droits de quaiage à Liverpool,—je puis me tromper—était d'un shilling et six pence; il est aujourd'hui de deux shillings et huit pence. Les débardeurs étaient payés de quatre shillings et six pence à cinq shillings par jour; on les paie aujourd'hui douze shillings et six pence. Sur les navires on payait les matelots £3.15 et les chauffeurs £4; on leur donne maintenant £9 et £9.10 respectivement. Le charbon qu'on payait de $2.75 à $3.00, versé dans la soute, coûte aujourd'hui entre $8 et $9. Toutefois, même en tenant compte de cette hausse, rien ne justifie, selon moi, une hausse de trois cent pour cent dans les prix tel que le rapport le démontre et qu'une lettre d'un grand manufacturier de cuir vient le confirmer. Un tel état de choses est intolérable et il faut y mettre fin. Pas n'est besoin de s'en rapporter aux chiffres que nous avons; il n'y a qu'à recourir à la correspondance qui a été déposée, l'autre jour. Elle nous prouve qu'en 1921 même, le gouvernement fut saisi de cette question par une lettre et le très honorable chef de l'opposition s'en est occupé, comme en fait foi sa réponse à sir George Perley. Il est inutile de lire cette correspondance; ce serait perdre du temps, et d'ailleurs les députés ont déjà cette correspondance en mains. Je voudrais, tout de même, parler à la Chambre d'une lettre adressée, le 5 octobre 1920, au très honorable chef de l'opposition, par M. C.-B. Watts, de l'association des meuniers.

Ceci paraît démontrer le fait apporté à l'enquête, et comme l'ont avoué les agents de la Marine marchande, qu'ils peuvent dire, à leur gré, si le Canada exportera de la farine ou du blé, et en ce moment-ci ils semblent bien user de cette influence pour empêcher le Canada d'expédier de la farine au Royaume-Uni, mais en la laissant expédier, grâce à leur concession de 20 cents par cent livres, par les ports de Boston et de Rotherdam.

Nous avons encore d'autres opinions. L'un de mes honorables collègues de l'Ouest (M. Ladner) en parlant de cette question a cité une résolution du Board of Trade de Vancouver par laquelle il dénonce la convention. Je ne doute pas que cela soit exact. On a dû étudier cette question à son mérite et le Board of Trade de Vancouver a dû penser que le seul parti à prendre pour la Chambre était d'approuver le contrat ou la convention qui nous est soumise. Peut-être ignore-t-on que le premier ministre a dit, hier, qu'il était prêt à soumettre la convention à un comité spécial pour qu'on puisse la discuter à fond. En opposition à cette résolution je voudrais en citer une que j'extrais de la correspondance déposée. Elle vient de l'association des Boards of Trade de l'Ontario réunis en assemblée annuelle à Toronto, le 25 février 1913. Je ne pense pas que depuis les prix pour l'Atlantique aient changé. Voici la résolution:

L'association des Boards of Trade réunis en assemblée annuelle, décide en conséquence de prier instamment le Gouvernement d'organiser immédiatement un service de navires de fret maritime ou de prendre toutes autres mesures pouvant avoir effet immédiat de soustraire le producteur et le consommateur canadiens aux exactions de la coalition du fret maritime. "Adopté à l'unanimité."

L'Ontario est une des provinces qui font le plus d'exportation et cette question du fret maritime sur l'Atlantique l'intéresse essentiellement. A cette résolution je joins cet autre vœu adopté par la chambre de commerce de Vancouver. Les gens de Vancouver craignent que l'amélioration du trafic maritime sur l'Atlantique leur fasse perdre

un peu de la gloriole que leur vaut le fait de pouvoir exporter par le canal de Panama. Je m'oppose vigoureusement à leur façon d'agir, car aujourd'hui, ils se font une gloire de ce que la Marine marchande du gouvernement, grâce à des prix réduits, leur permet d'exporter leur bois par le canal de Panama, dans les pays de l'Orient, ce qui enlève aux Provinces maritimes le marché naturel qu'elles ont toujours eu depuis des années, pour leur bois. S'il est un député qui ne s'oppose pas à la résolution de la chambre de commerce de Vancouver, il manquera à son devoir vis-à-vis des Provinces maritimes.

A mon avis, les compagnies de navigation agissent contre leur propre intérêt et ceux de la Grande-Bretagne et du Canada en maintenant ces prix et en laissant circuler leurs navires sans les charger à leur pleine capacité de marchandises et de passagers. Je crois que si elles diminuaient leurs taux de façon à stimuler le mouvement des marchandises et des voyageurs, il se produirait une augmentation substantielle de leurs recettes qui ferait plus que compenser la réduction. Il s'ensuivrait un sentiment général de prospérité pour l'avantage mutuel des compagnies et du pays.

Personnellement, je suis un admirateur du Pacifique-Canadien et je pense que la compagnie a contribué beaucoup à l'expansion du Canada. Elle a couru de grands risques et le succès est venu. Pourquoi ne bat-elle pas la marche, comme lorsqu'elle a construit un chemin de fer transcanadien, et ne revient-elle pas à des taux moins élevés pour le transport des passagers et du fret? J'aimerais que le Gouvernement s'abouchât avec une compagnie aussi patriote. Elle peut faire beaucoup pour le Canada, et en ce cas elle peut faire plus sur-le-champ qu'aucune autre institution. Il nous faut des prix moins élevés, car la prospérité du Canada en dépend, et mes efforts viseront à trouver un moyen pour les obtenir; je donne à celui-ci mon adhésion, dans l'intérêt du Canada, si l'on ne peut trouver de meilleures solutions.

Je ne vois pas pourquoi on ne peut dépenser quelque argent pour mettre à point la marine marchande du Gouvernement canadien et la rendre apte au service, pour munir les navires de compartiments frigorifiques et y aménager quelques cabines, et leur faire faire escale à des ports comme Miramichi (Nouveau-Brunswick), d'où l'on expédie du poisson frais, du bois de construction et de la pâte à papier au marché anglais. Il leur serait possible de faire la traversée tous les quinze jours, emportant du fret et des passagers et de les débarquer à Miramichi, obtenant des cargaisons pour le retour entre Miramichi et Bathurst. Entre Miramichi et la Grande-Bretagne, c'est la ligne la plus courte d'un point quelconque du Canada aux Iles Britanniques. Il y a des voies ferrées à Miramichi et il est possible d'y transporter des marchandises de l'Ouest par wagons et de les embarquer là dans des cales; on fournirait ainsi de l'ouvrage à quelques-uns de nos hommes des Provinces maritimes qui attendent une amélioration de la situation qu'il est naturel d'espérer sous un régime libéral, en particulier si ce projet s'exécute. J'applaudis de tout cœur au développement de Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal et Vancouver, monsieur l'Orateur, mais il est d'autres ports dont il faut s'occuper si l'on veut un Canada développé dans toute son étendue.

[M. Snowball.]

Un mot de l'immigration, vu qu'un honorable député a déclaré que le Canada ne présente pas assez d'attraits. Il n'en présentera jamais assez, tant que notre tarif sera aussi élevé. Mais abaissez le tarif et le coût de la vie diminuera. Les gens immigreront au pays pas centaines de milliers comme ils le firent sous le précédent régime libéral et du temps d'un tarif bas, mais ils furent bientôt chassés par la période de tarif élevé qui suivit 1911. Qui paie les droits? Le cultivateur et l'ouvrier qui composent plus de 85 p. 100 de notre population. Ils ne paient pas seulement le gros de $160,000,000 mais encore l'accroissement des prix provenant du tarif. Rendez la vie moins chère pour ceux qui constituent la masse de ce pays; mettez le cultivateur en état d'acheter à meilleur marché, et nous serons en mesure de soutenir la concurrence sur les marchés de l'univers et nos vapeurs regorgeront d'immigrants à destination de nos bords. Personne n'aime à se faire coucher en joue—on a parlé d'un fusil de bois—quelque soit le calibre du fusil, et les compagnies ont beau penser que ce fusil n'est pas de très gros calibre, elles préféreraient évidemment qu'il fût pointé dans un autre sens, parce qu'elles s'agitent beaucoup, comme le prouve leur réponse au rapport Preston et le soin qu'elles ont pris d'envoyer ici des émissaires épier l'attitude que prendra le Parlement. Mais si nous sommes loyaux envers le Canada et nos électeurs, ce Parlement doit prendre quelque mesure à cause de la nécessité impérieuse d'une réduction des prix des compagnies transatlantiques, pour le transport des passagers et du fret, afin que ce pays retrouve sa prospérité, et la prospérité ne saurait revenir plainement sans une diminution appréciable des prix actuels de transport sur eau et sur terre.

Je pense qu'il résultera quelque bien pour le Canada du fait qu'on ait soumis cette con-

vention au Parlement, et, à mon sens, on devrait la renvoyer à un comité spécial, pour plus ample étude. Je proclame volontiers mon espoir de voir disparaître quelques-uns de ses défauts, et de voir surgir une politique supérieure à ce contrat pour nous soulager du fardeau intolérable des prix de transport océanique qui prévalent actuellement.

Pour terminer, je pense que le préopinant devait ignorer l'intention qu'on a de soumettre cette question à un comité spécial pour plus ample étude. S'il l'avait su il se serait joint de tout cœur, je pense, aux députés de ce côté-ci de la Chambre qui préconisent une politique progressive pour le Canada, de nature à diminuer les taux de fret et, par là, la cherté de la vie, et à ramener au Canada la prospérité qui existait sous le régide sir Wilfrid Laurier et qui a déjà commencé à renaître sous le régime du gouvernement libéral actuel.

M. LEWIS: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas le dessein de parler très longuement sur ce sujet, ce soir, d'autant plus qu'un comité sera chargé d'en faire un examen approfondi et de faire rapport à la Chambre.

Je crois savoir qu'on ne désire pas lever la séance à présent je poursuivrai donc mes observations.

J'ai écouté avec attention les remarques formulées par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) et je dis avec lui que le Gouvernement mérite des éloges pour avoir au moins attaqué la solution du problème. Chacun sait que les tarifs de fret sont presque prohibitifs ce qui est cause du marasme dont souffrent l'industrie agricole canadienne et en particulier les éleveurs de bétail intéressés à vendre à la Grande-Bretagne. Toutefois, je ne suis plus d'accord avec notre collègue quand il affirme que si la convention de réciprocité avait été accueillie en 1911 nous ne serions pas dans la situation où nous trouvons. Il faut se rappeler que nous vivons sous un régime démocratique. Puisque le peuple s'est prononcé en 1911 contre la réciprocité, il est inutile de récriminer. Vivons donc dans le présent. Depuis cette date nous avons eu la guerre et qui sait ce que les Etats-Unis auraient fait, quand même, le régime réciprocitaire serait venu en application. Je désire féliciter encore l'honorable député de Lunenburg pour la patience qu'il a montrée en face des nombreuses interruptions qu'on lui a faites.

Je ne suis pas de son avis quand il prétend que les autorités anglaises sont lentes à agir et que les Canadiens, au contraire, sont prompts en affaire. C'est vrai du Gouvernement puisqu'il a conclu ce traité sans attendre le rapport. Je rappellerai que le sot accourt là où le sage craint de mettre le pied.

Je dirai un mot au sujet des observations du député de Waterloo-Nord (M. Euler). Il a affirmé que la discussion n'a pas apporté d'arguments très pratiques depuis qu'elle dure. Il en a développé une couple lui-même, entre autres celui où il parle de l'exploitation en régie des services transocéaniques. J'ai déjà proposé ce moyen, dans la discussion du discours du trône, pour venir à bout de mâter le cartel des compagnies maritimes.

Il est heureux de ce qu'on s'était décidé à sortir de l'inertie. C'est très bien de lutter, si l'on sait contre quoi on lutte. On ne doit s'y résoudre cependant que si l'on est sûr de son affaire et si l'on a des chances de vaincre. Le succès serait plus assuré si l'on n'était pas seul pour mener la lutte. J'écoutais, l'autre jour, le ministre du Commerce quand il nous dénonça le cartel et nomma les puissantes compagnies qui en faisaient partie. Il nous dit que la coalition devait couvrir toutes les mers de ses steamers. S'il en est anisi, si nous avons affaire à une puissante combinaison, on peut se demander quelle figure va faire contre elle une petite flotte de dix navires. N'allons-nous pas simplement jeter à l'eau $1,375,000? Voilà la question. N'aurait-il pas été plus sage d'utiliser les moyens à notre disposition et de nous entendre avec l'administration impériale qu'on dit intéressée autant que le Canada à se libérer du cartel? Nous aurions pu concerter nos efforts, comme pendant la guerre, et alors avec la coopération de tout l'empire nous aurions pu réussir.

Je m'étonne que le ministre du Commerce n'ait pas fait offrir aux compagnies de navigation, si intéressées au progrès du Canada, les mêmes avantages qu'il donne à la compagnie Petersen. Le Pacifique-Canadien est très intéressé à la prospérité du Canada; il l'est beaucoup plus que sir William Petersen. La compagnie du Pacifique-Canadien a d'énorme capitaux engagés dans les entreprises canadiennes. Elle a intérêt comme le Gouvernement a régler la question selon le principe des affaires, en vue d'assurer la prospérité du Canada.

Je dirai un mot provoqué par une interruption qui m'a été faite au cours du débat sur le discours du trône. J'ai parlé des informations des journaux et d'un point soulevé par notre collègue (sir Henry Drayton). L'honorable député de Cap-Breton (M. Carroll) m'interrompit pour me demander si je prétendais exposer la politique que le Gouvernement allait présenter à la Chambre. Je ré-

pondis que je ne faisais que commenter les informations des journaux, les déclarations de sir William Petersen et de l'honorable membre (sir Henry Drayton). Là-dessus le ministre du Commerce fit cette réflexion: "C'est peu sûr".

Etait-ce si peu sûr, en réalité? Voilà toute la question. A cette heure où la résolution est devant le Parlement, je constate que les nouvelles publiées dans la presse n'étaient pas loin de la vérité. Je me rends compte aussi que le discours du président aux actionnaires de la ligne Petersen était passablement exact quant aux détails. Je ne vois donc pas pour quelle raison le ministre du Commerce a bien pu parler "d'information peu sûre". C'était plutôt un splendide point de départ à mon sens.

On pose cette question: Pour quelle raison tente-t-on de discréditer M. Preston, qui a préparé ce rapport précieux? Eh bien! devant une cour de justice, j'ai toujours compris que la déposition d'un témoin est réduite à néant si vous êtes en mesure d'établir à la satisfaction du magistrat que cet homme s'est parjuré dans une autre cause. Je ne me prononce pas dans le cas de M. Preston; cependant, l'attitude adoptée par certains honorables membres de l'opposition officielle à son égard, vise, semble-t-il, à le discréditer afin d'annuler son témoignage. Pour ce qui est de l'opinion publique dans l'Ouest canadien, j'ai lieu de croire que les cultivateurs voient d'un bon œil les efforts sérieux du Gouvernement afin de renverser la conférence de l'Atlantique-Nord, et la résolution soumise à l'assentiment du Parlement. Voici pour quelle raison, on fera bon accueil à cette mesure: A l'heure qu'il est, nos cultivateurs sont dans l'impossibilité quasi-absolue d'élever du bétail et de l'expédier sur le marché anglais. Je désire avertir le Gouvernement toutefois que le cultivateur de l'Ouest est aussi un être intelligent et qu'il ne tient pas à voir sanctionner des lois fondées sur des principes malsains. Nos concitoyens ne désirent nullement voir le Gouvernement octroyer des subventions visant à la fixation de tarifs de transport de nature à stimuler un trafic artificiel entre le Canada et les Iles Britanniques, et dont l'abrogation ferait naître une situation encore plus mauvaise. Le Gouvernement aurait employé une méthode plus pratique, il me semble, si, pour commencer, il avait placé un vérificateur ou un comptable expert à bord de ces navires afin de se rendre compte des frais réels du transport du bétail outre-mer. Et après s'être assuré que le bétail peut être expédié en Angleterre à bien meilleur compte que les prix exigés par les compagnies de navigation, ç'eût été le moment d'adopter des mesures sévères afin de remédier à la situation. Si d'autre part, il était établi que les compagnies ne réalisent pas de profits à transporter le bétail outre-mer sous le régime en vigueur, je doute fort que le Gouvernement actuel, ou n'importe quel autre gouvernement, serait justifiable de tenter de créer un débouché pour notre bétail sur le marché anglais par des méthodes artificielles. Mes commettants eux-mêmes, je le crois, s'opposeraient à une subvention, dans ces circonstances. Pour moi, sir William Petersen n'est guère intéressé à combattre la coalition des transports, puisqu'il annonce à ses actionnaires qu'il est impossible de réaliser des bénéfices sous le régime des tarifs en vigueur. Il n'est donc guère adapté au rôle qu'on lui assigne puisqu'il n'est pas convaincu que les tarifs en vigueur sont trop élevés. A ses actionnaires, sir William a annoncé ce qui suit: "Je crois qu'au printemps nos navires navigueront sous des auspices bien plus favorables". Et ce sera aux dépens de qui? Aux dépens du peuple canadien.

En thèse générale, je suis opposé au système des subventions. Nous versons déjà des subventions à certaines lignes maritimes pour le transport des courriers, mais je ne crois pas qu'il soit sage de distribuer de fortes sommes à droite et à gauche comme cela.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a dit que s'il était à la tête d'une de ces grandes compagnies transatlantiques, il ferait tout en son pouvoir pour démolir cette coalition. Or, supposons pour un instant que la prétendue coalition déciderait qu'aucun navire ne se rendra dans le port de Montréal pour une période d'une couple de semaines au beau milieu de la saison de navigation. Quelle serait la conséquence d'une pareille attitude? Tout le trafic canadien serait disloqué et une bonne partie de notre commerce serait détournée vers les ports américains. Ce serait commettre un impair aux yeux de plusieurs d'entre nous, mais il est fort possible que les compagnies de navigation se décident à adopter un pareil plan.

L'hon. M. LOW: Mon honorable ami croit-il que le Pacifique-Canadien souscrirait à l'exécution d'un pareil plan?

M. LEWIS: Je n'en sais rien. En tout cas, nous ne combattons pas le Pacifique-Canadien; nous nous préparons à combattre, comme vous l'avez déclaré vous-même l'autre jour, la coalition de l'Atlantique-Nord qui comprend 8. 10 ou 12 puissantes compagnies de navigation Or, si une pareille coalition existe,—et le Gouvernement soutient que c'est un fait,—rien ne saurait l'empêcher d'adopter une pareille

ligne de conduite. Et même au cas où le plan ne serait mis en vigueur que pendant une semaine ou une quinzaine, le trafic canadien serait paralysé au grand inconvénient de la population de l'Ouest, surtout si cela se produisait durant la période la plus occupée de la saison.

M. JACOBS: Et où iraient les navires irréguliers pendant tout ce temps? Est-ce qu'ils ne fréquenteraient plus nos ports?

M. LEWIS: Peut-être; mais quelqu'un a fait ici l'assertion que l'année dernière, pour ne citer qu'un exemple, les navires irréguliers n'ont pas transporté la moitié du grain qui fut expédié par les ports canadiens.

M. FORKE: Non, il a été dit qu'ils transportaient 62 p. 100 des chargements de blé du port de Montréal.

M. JACOBS: Si les bâtiments reguliers ne venaient pas, les navires irréguliers ne seraient-ils pas disponibles?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami veut-il que ceux-ci remplacent les navires réguliers?

M. JACOBS: Au cas où les premiers seraient retenus à l'ancre.

M. LEWIS: Je désire dire quelques mots au sujet du rapport Preston. Je n'y ai rien trouvé de neuf, je le crains.

M. MARTELL: N'est-il pas vrai que les navires irréguliers vont de place en place en quête de cargaisons, et que leur service est irrégulier, ce qui est tout le contraire pour les autres vaisseaux? Les steamers irréguliers font escale à quelque port pour y prendre des commandes, puis se dirigent vers un autre port pour y trouver un chargement. Ils n'ont aucun port d'attache mais sont toujours à la recherche de cargaisons. Les expéditeurs ne peuvent compter sur ces navires, et le plus tôt nous nous en rendrons compte le mieux ce sera pour nous. Il faut qu'il y ait un système déterminé de transport d'un lieu à un autre. Il s'agit de savoir s'il y a coalition ou non. Les honorables députés ne doivent pas se fier aux navires irréguliers.

M. LEWIS: Ce n'est pas ce que je suggérais. J'ai prétendu que si cette soi-disant coalition retirait les transatlantiques du port de Montréal, disons pour une période de dix jours ou deux semaines, ce serait un ennui pour plusieurs industries et beaucoup de particuliers au Canada, les affaires en général et le commerce seraient même dans le marasme. Je ne dis pas que ce serait fait, mais ce serait un moyen à prendre.

M. MARTELL: N'est-il pas vrai que quatre-vingt-dix-neuf sur cent des membres du Parlement ne connaissent pas la différence entre un bâtiment régulier et un navire irrégulier?

M. LEWIS: Je prierais l'honorable député de parler pour lui-même.

M. MARTELL: Je répondrai à mon collègue que je descends d'une race de marins et que je connais toutes les lignes de navigation de l'univers. Je ne condamne pas le discours de mon honorable ami mais je lui ferai observer qu'il n'obtiendra pas l'âge d'or par des lois quelles qu'elles soient. Les steamers irréguliers cherchent à trouver du trafic partout, mais si vous désorganisez le système établi depuis longtemps, par quoi allez-vous le remplacer?

M. LEWIS: Je ne suppose pas un seul instant que ce projet de loi va nous apporter l'âge d'or. Si je le pensais, je ne voterais pas en faveur de son adoption parce que je ne suis pas encore mûr pour le monde futur. Quant au rapport Preston, je n'y trouve rien de nouveau. Les premières dix ou douze pages traitent du rapport que nous avons déjà reçu à la Chambre au sujet de la commission agricole et autres rapports. En ce qui concerne les tarifs maritimes qu'il met de l'avant à l'appui de plusieurs de ses déclarations, ils se rapportent plutôt à d'autres pays qu'au nôtre, et je ne crois pas que ses comparaisons soient des plus justes, comme on l'a montré l'autre jour à l'égard du nombre d'immigrants au Canada en 1903 et 1924. Il n'y a pas de rapprochement entre les vaisseaux qui transportent les nouveaux sujets au pays. Je me rappelle y être venu moi-même en 1903. Je dois avouer qu'à cette époque le service était bon, très différent du temps où mon honorable ami de Cariboo (M. McBride) est venu lui-même. Lorsque je suis arrivé au Canada je crois que j'ai payé 60 dollars pour me rendre à Winnipeg; je ne suis pas sûr quel était le prix de la traversée. J'ai fait le voyage de nouveau en 1912, et si je ne me trompe, j'ai payé $67. Je crois que dans la même classe aujourd'hui, le transport coûte deux fois plus. Mais il ne faut pas oublier que pour venir à Montréal, aujourd'hui du moins, les tarifs du port sont deux fois plus élevés qu'il y a deux ou trois ans. Les honorables amis comprendront sur-le-champ que tout a augmenté. On ne pourrait demander les mêmes prix que ceux qui étaient en vigueur à cette époque. D'un autre côté, je conviens avec plusieurs qu'ils sont exorbitants. Seulement, je me demande si ce projet sera couronné de succès ou s'il ne sera pas une entrave de plus pour les contribuables. C'est une manière étrange de procéder que de dé-

poser une résolution et un projet de loi avant que le comité ait présenté son rapport.

M. MARTELL: L'honorable député a-t-il quelque autre alternative?

M. LEWIS: J'en suggérerai deux. D'abord le Gouvernement ferait preuve de sagesse en convoquant les personnes intéressées, dans n'importe quelle partie de l'empire britannique, à obtenir des tarifs de transport moins élevés. Prenons l'Australie, par exemple. Il y a quelque temps, ce pays avait ses propres navires. Je crois comprendre qu'elle les a vendus tout récemment. A elle seule, ça ne pouvait marcher, mais si l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada coopèrent avec la Grande-Bretagne, sûrement si le peuple de la Grande-Bretagne, ce pays libre-échangiste, croit à l'existence d'une coalition, alors vous aurez l'empire britannique en entier derrière vous et vous ne serez plus isolés; et, pour cette raison, j'approuve ce que sir Wilfrid Laurier fit à cette conférence pour grouper le peuple des Iles-Britanniques et de l'empire dans une lutte contre cette prétendue coalition. Cela me semble le meilleur moyen de réussir. Au cas où l'on ne pourrait obtenir l'appui de la Grande-Bretagne ou de toute autre partie de l'empire, je recommanderais ce que j'ai proposé il y a quelque temps, la création d'une ligne de paquebots sous la direction, disons de sir Henry Thornton, qui paraît être un administrateur de premier ordre. Prenons la somme que nous dépensons et créons des lignes à nous, semblables aux lignes océaniques du Pacifique-Canadien. Nous serions ensuite indépendantes de toutes les autres lignes maritimes.

M. MARTELL: L'honorable député nous conseille-t-il d'acquérir une marine marchande d'Etat? Je pense qu'en fait de nationalisation, nous avons assez, pour le moment, des chemins de fer Nationaux.

M. LEWIS: J'admets que les chemins de fer Nationaux et tous le régime de la régie d'Etat ont saigné à blanc le peuple canadien; mais en même temps j'ai grande confiance dans le régime, et si nous nous débarrassons des préjugés de partis et inaugurions une administration conforme aux principes d'affaires la marine marchande du gouvernement canadien serait peut-être en meilleure posture qu'aujourd'hui.

M. MARTELL: L'honorable député voudrait placer une ligne de vapeurs sous l'administration de sir Henry Thornton, le monsieur même qui dirige les chemins de fer Nationaux. Si, sous son administration, le réseau national saigne le peuple à blanc, l'honorable député veut-il qu'il en soit de même avec l'administration d'une ligne de vapeurs?

M. LEWIS: Non. Je n'attaque pas l'administration des chemins de fer Nationaux parce que nous sortons peu à peu du pétrin; mais je veux dire que les déficits du réseau national ne sauraient durer indéfiniment. Si l'on tient compte du matériel que nous achetons chaque année, de l'équipement et des déficits, le tout s'élève à environ cent millions. Selon moi, au Canada, on ne saurait s'en tenir bien longtemps à cette marche rétrograde.

M. MARTELL: Cela nous conduirait à la banqueroute.

M. LEWIS: Ce sera la banqueroute, si nous continuons dans cette voie. Avec une population de neuf millions nous ne pouvons payer dix ou onze dollars par tête pour combler le déficit du réseau national, et le moment viendra où nous serons forcés d'exécuter le projet préconisé par l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) et opérer la fusion pour assurer notre salut.

En terminant, je déclare mon intention de voter pour le renvoi de cette résolution à un comité. Je ne sache pas que ce soit le meilleur projet à proposer, et, en mon for intérieur, je n'en suis pas convaincu. Je pense que l'on pourrait en proposer d'autres, mais c'est le seul qui nous soit soumis et nous devons nous prononcer sur lui selon sa valeur. Un député parle-t-il en cette Chambre au sujet d'une certaine question, on s'exclame: "Oh! vous êtes contre" ou bien l'on dit: "Vous vous rangez du côté des compagnies maritimes, vous êtes du côté de la coalition." Rien n'est plus loin de ma pensée. Je suis contre les coalitions. Je pense qu'il faut les combattre quand on peut le faire avec quelque succès; mais je ne crois pas sage de chercher à les mâter avant d'être sûr du terrain et d'entrevoir du succès dans l'avenir. Pour cette raison, j'espère qu'après que le comité aura étudié la question et que nous serons en possession de tous les renseignements disponibles, nous aurons soin de donner un vote éclairé, soit pour, soit contre la mesure, selon le cas. Pour le moment, j'entends voter pour que cette question soit soumise à un comité, et je prendrai ma décision finale quand le bill reviendra de l'étude en comité.

(A la demande de M. Forke, la suite du débat est renvoyée à une autre séance.)

La séance est levée à onze heures quarante minutes du soir.

Vendredi 13 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

L'IMPRESSION DES DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

L'hon. M. MARCIL (Bonaventure) dépose le premier rapport du comité mixte des deux Chambre concernant l'impression des documents parlementaires.

DEPOT DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE AUX FRETS MARITIMES

Par le très hon. MACKENZIE KING: Correspondance échangée entre le Gouvernement britannique et le Gouvernement canadien touchant l'enquête projetée par le comité impérial de la navigation sur les frets maritimes dans l'Atlantique-Nord, ainsi que l'influence qu'ils exercent sur le commerce de l'empire, et partant spécialement sur le système des conférences.

DEPOT D'UN RAPPORT CONCERNANT LA DELIVRANCE DES PERMIS AUX IMMIGRANTS.

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) dépose le relevé annuel des permis délivrés en vertu de l'article 4, paragraphe 2, de la loi d'immigration. Pour l'information des honorables députés, dit-il, je communiquerai les notes générales suivantes qui sont très intéressantes:

1. Le relevé comprend tous les permis délivrés entre le 19 juillet et le 31 décembre 1924. C'est à cette date du 19 juillet que la modification apportée à l'article 4 de la loi de l'immigration est entrée en vigueur.

2. On devra prendre note que, dans plusieurs cas, des permis ont été délivrés à des gens dont l'expulsion avait été décidée. L'ordre d'expulsion est délivré sans autre formalité, dès qu'une plainte est portée contre un immigrant et que la commission d'enquête a décidé que la personne en cause est susceptible d'être expulsée. La loi renferme aussi une disposition permettant à l'immigrant d'en appeler au ministre. Et dans un certain nombre de cas, on accorde un sursis. Si la personne visée par un ordre d'expulsion obtient la permission de continuer à résider au pays sous la formalité d'un permis de séjour, après avoir passé cinq ans au Canada, elle acquiert le droit de domicile et elle n'est plus susceptible d'être expulsée. La délivrance d'un permis de séjour enlève cette personne de la catégorie des immigrants pour la placer dans une classe à part, et le temps qu'elle passe ainsi au Canada ne peut compter pour acquérir le droit de domicile. Voilà qui explique pour quelle raison le département délivre des permis de séjour en faveur d'immigrants susceptibles d'expulsion.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA LOI DES GRANDES ROUTES DU CANADA

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose, que la Chambre se forme en comité général à sa prochaine séance, pour prendre en considération la résolution suivante:

Qu'il y a lieu de décréter que le délai, dans lequel les provinces du Canada peuvent gagner et recevoir les sommes qui leur sont allouées en vertu des dispositions de la loi des grandes routes du Canada, chapitre 54 des Statuts de 1919, et prorogées par le chapitre 4 des Statuts de 1923, soit de nouveau prorogé de deux années.

— Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au courant de l'objet de cette résolution lui a donné son consentement.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU BILL DE CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS DU RESEAU NATIONAL.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose, que la Chambre à sa prochaine séance se forme en comité général pour prendre en considération la résolution au sujet de la ligne Turtleford:

(La motion est adoptée.)

— Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au courant de l'objet de cette résolution y a donné son consentement.

IMPORTATION DE TABAC ETRANGER

M. P. A. SEGUIN (l'Assomption-Montcalm) (Texte): Monsieur l'Orateur, avant de procéder à l'ordre du jour, je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre intérimaire des Douanes (M. Cardin) sur un entrefilet, paru dans *La Presse* du 12 mars courant, qui se lit comme suit:

Avis aux marchands de tabac et aux fumeurs

Saint-Jacques-de-l'Achigan, 10 mars 1925.

Monsieur le directeur de la *Presse*:

Il a été importé, il y a quelques mois, une quantité assez considérable de tabac étranger. Ce tabac, de qualité tout à fait inférieur pour la pipe, a été mélangé à notre tabac de la province de Québec et vendu comme tel. Les faits ont prouvé aujourd'hui que ces tabacs étrangers, vendus sous le nom de tabacs de la province de Québec, font considérablement déprécier nos tabacs. Il serait à souhaiter que les commerçants qui vendent de ces mélanges donnent des explications aux marchands sur leur provenance et leur qualité. Il n'est que juste que ces transactions soient effectuées de manière à ne pas déprécier nos tabacs davantage. C'est être loyal à ses compatriotes que de travailler à ne pas déprécier leurs produits.

L'Association des planteurs de tabac.

Je désirerais savoir si le ministère a été informé de cette pratique de nature à nuire notablement aux intérêts des planteurs de tabac de la province de Québec? Si oui, des mesures rigoureuses et efficaces seront-elles prises pour protéger davantage mes bons amis les planteurs de tabac?

L'hon. P. J. A. CARDIN (ministre intérimaire des Douanes): Monsieur l'Orateur, aucun renseignement précis n'est encore parvenu au département des Douanes et de l'Accise sur le sujet auquel réfère l'honorable député. Je puis l'assurer que nous nous informerons. Le département est disposé à prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des intérêts légitimes des planteurs de tabac.

LE RAPPORT DU DR TORY SUR LE CREDIT AGRICOLE

M. GARDINER: Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) aurait-il l'obligeance de nous dire s'il a reçu le rapport définitif du docteur Tory au sujet du crédit agricole?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je crois qu'on attend le docteur Tory à Ottawa la semaine prochaine.

LES DEPOSANTS DE LA HOME BANK

M. IRVINE: Le Gouvernement a-t-il considéré l'opportunité d'inclure dans les crédits supplémentaires les fonds nécessaires au remboursement des déposants de la Home Bank.

Le très hon. M. MACKENZIE KING (premier ministre): Le Gouvernement fera connaître en temps et lieu ses intentions relativement à la question dont parle l'honorable député. Le ministère ne fera aucune déclaration officielle tant que ses intentions ne seront pas définitivement arrêtées.

TARIF DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le très hon. M. MEIGHEN: Le discours du trône laisse entendre que le programme ministériel au sujet du transport par voie ferrée se conformera à la décision de la Cour suprême. Comme le jugement en question vient d'être rendu le Gouvernement est-il disposé à nous dire s'il projette de saisir la Chambre de quelque mesure législative à ce sujet?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des chemins de fer et des Canaux): Ainsi que je l'ai moi-même énoncé il y a quelques jours, le Gouvernement a l'intention de présenter à la Chambre un projet de loi concernant le régime existant des taux de transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre peut-il nous donner une idée du jour où ce projet sera déposé sur le Bureau?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'en puis rien dire de certain; mais nous y arriverons le plus tôt possible. La situation actuelle dans le domaine des tarifs de transport des marchandises ne contente personne, nulle part en Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. GRAHAM: Et il incombe à ce Parlement d'y porter remède. Selon le jugement de la Cour suprême le Parlement seul a la compétence de régler cette question.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA TORONTO TERMINALS RY. CO.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 23) concernant la Toronto Terminals Ry. Co. Cette motion est adoptée et, le projet de loi est lu pour la 2e fois. Le Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles.

L'article 1er est adopté.

Il est fait rapport du projet de loi.

SUITE DE LA DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES FRETS MARITIMES ET LA CONVENTION PETERSEN.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Low (ministre du Commerce) tendant à ratifier et confirmer le contrat passé entre Sa Majesté et sir William Petersen pour établir un service transatlantique subventionné et permettre au Gouvernement de réglementer certains tarifs de transport maritime, ainsi que de l'amendement proposé par M. Clark.

M. FORKE: Je veux dire quelques mots au sujet de la résolution et de l'amendement que la Chambre débat présentement. Il y a deux éléments importants dans la vie du Canada, d'ailleurs comme de tout autre pays, mais plus spécialement du nôtre à cause de l'étendue de notre territoire et des distances à parcourir. Ce sont d'abord la production ensuite le transport et la distribution. Je ne parlerai pas pour l'instant de la production. Quant à la distribution, je dirai, en passant, qu'il nous reste encore beaucoup à apprendre. On dit qu'au Danemark, la part du producteur est de 80c. par dollar; aux Etats-Unis elle est de 33½ p. 100. Par conséquent, les Etats-Unis ont beaucoup à apprendre et, si comme je le pense, les conditions sont à peu près les mêmes chez nous que chez nos voisins, nous avons nous aussi besoin d'une leçon sur la coopération en matière de distribution et de vente. Cet après-midi, c'est surtout la question de transport qui nous occupe: comme on l'a fait remarquer pour le Canada, cette question est primordiale. On a de longues distances à parcourir pour amener les produits au littoral et une grande partie doit ensuite traverser l'océan avant d'atteindre les marchés d'Europe où on peut les vendre.

Relativement au contrat sur lequel nous discutons, je désire citer deux résolutions qui ont déjà été publiées. La première, qui fut adoptée par le Conseil d'agriculture du Canada, est ainsi conçue:

En attendant qu'on recherche jusqu'à quel point les tarifs maritimes actuels sont peu raisonnables et qu'on décide de les abaisser utilement au moyen de subventions de l'Etat; considérant, d'autre part, la grave situation financière dans laquelle se trouve le Canada en raison de ses obligations et de ses lourds impôts, le Conseil de l'Agriculture du Canada, tout en reconnaissant l'intérêt que le Gouvernement manifeste à l'égard de cette question des frets, désapprouve la grosse dépense qu'on propose de faire sous forme

de subventions qui, en principe, sont regrettables et ne sauraient se justifier que dans les cas de réelle nécessité nationale.

Le deuxième résolution est celle qu'ont adoptée les fermiers-unis du Manitoba à leur convention annuelle. La voici:

Considérant que le tarif actuel des compagnies maritimes pour le transport des bestiaux du Canada outre-mer, est excessif;

Considérant que l'élevage est un des éléments essentiels du développement de l'agriculture;

Il est, en conséquence, résolu que nous approuvions les efforts faits par le gouvernement fédéral pour abaisser les tarifs actuels.

Nous demandons, en outre, au Gouvernement de prendre tous les moyens légitimes et de faire tous efforts possibles pour réduire ces tarifs à un chiffre raisonnable.

J'ai cité ces résolutions pour montrer que cette question a soulevé un vif intérêt dans tout le pays. Le fait est qu'elle a une importance mondiale. Nous savons que la mer est la grande route du commerce pour toutes les nations; mais quand il s'agit du nord de l'Atlantique, cela intéresse plus particulièrement la Grande-Bretagne, le Canada et les Etats-Unis. Devant la situation qui existe, il y a des gens qui trouvent que tout va bien; d'autres qui trouvent que tout va mal. L'homme raisonnable recherchera quel est le juste milieu entre ces deux extrêmes, quelle est la véritable situation. J'ai déjà entendu dire, au sujet de la question qui nous occupe en ce moment, que c'était perdre son temps que de la discuter. C'est un peu exagéré. Ces optimistes croient que tout finira par s'arranger.

On ne peut pas nier qu'il y ait aujourd'hui une conférence maritime, dont une section, celle de New-York, s'occupe du transport vers l'est et l'autre, celle de Londres, du transport vers l'ouest. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) a fait très justement remarquer, hier soir, qu'une pareille "conférence" ou "coalition"—peu importe le nom qu'on lui donne—peut avoir deux buts: Soit que ses membres se réunissent pour discuter les moyens d'améliorer les conditions de leur commerce, c'est-à-dire le commerce de transport; soit qu'ils s'entendent pour bénéficier eux-mêmes ou faire bénéficier le public d'une situation. Toutefois, je n'ai jamais entendu dire qu'une coalition instituée dans ce but-là ait avoué d'autre intention que celle de servir l'intérêt public. Aussi une institution qui peut se rendre maîtresse de gros intérêts, éveille parfois de graves soupçons, même si le public a son mot à dire. Nous avons donc le droit de suspecter jusqu'à un certain point toute grande entreprise qui se rend maîtresse d'un genre quelconque de commerce ou d'industrie et de désirer l'occasion de savoir si, oui ou non, elle est dans l'intérêt public. C'est pourquoi nous pouvons maintenant demander: Quel est l'objet de cette conférence? La question de réglementer les tarifs n'est pas nouvelle. Depuis longtemps elle est étudiée au Dominion, aux Etats-Unis et dans divers pays étrangers. Mais pour ne m'occuper plus particulièrement que du Dominion, j'ai sous la main, monsieur l'Orateur, quelques citations que je lirai à la Chambre avec votre permission, simplement pour démontrer que la question n'est pas neuve, qu'elle a appelé l'attention de divers gouvernements avant que le Gouvernement actuel fût au pouvoir. La première citation que je vais lire vient du hansard en date du 5 mai 1913. J'ai le volume sous les yeux et, si on le désire, je pourrai lire le contexte. La citation est empruntée au discours prononcé par le représentant de Portage-la-Prairie à cette époque (M. Meighen) qui disait (page 9317):

Nous avons toutes les preuves de l'existence d'un monopole dans l'exercice arbitraire du pouvoir auquel nous avons dû nous soumettre jusqu'à présent. Je sais que le Gouvernement s'est occupé de cette affaire et qu'il a déployé de l'énergie. Je sais aussi qu'il n'est pas possible d'adopter les anciennes tactiques avec l'espoir de triompher de cette association. Nous ne pouvons pas espérer remporter la victoire en nous servant des armes anciennes. De quelle manière pourrions-nous réussir?

Et après une remarque présentée par l'honorable M. Pugsley, le très honorable député (M. Meighen), ajoute: (page 9318)

L'honorable député dit que ces augmentations ont eu lieu depuis un an et demi environ. Elles ont commencé avant ce temps-là. Je ferai observer à mon honorable ami que le couronnement de l'œuvre de la conférence des armateurs de l'Atlantique-Nord ne remonte pas à un an et demi seulement. Cette conférence a mis la dernière main à son œuvre pendant que l'honorable député était ministre des Travaux publics.

Il faisait allusion à l'honorable M. Pugsly.

C'est du temps de l'ancien ministère qu'elle a formé son arsenal et fourbi ses armes. C'est durant toutes ces années-là qu'elle s'est hardiment mise en mesure de recueillir les avantages dont elle jouit maintenant. Elle a agi au grand jour. Elle a fait en sorte de chasser des mers les navires irréguliers et tout ce qui pouvait lui faire concurrence.

M. EULER: En quelle année était-ce?

M. FORKE: En 1913. Je lis ces citations pour indiquer qu'une situation analogue à celle qui existe aujourd'hui existait autrefois et que de nombreuses demandes ont été faites à diverses époques pour qu'on s'occupe de ce problème. Tout le monde apparemment, a reconnu l'existence du mal. En 1914, l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) a été envoyé en Angleterre pour étudier la question et, après une enquête approfondie, il ne semblait pas entrevoir de perspectives bien brillantes. Il est revenu et on n'a rien fait à cette époque. En 1918, la commission royale des Dominions fit rapport qu'il existait une coalition d'armateurs exploitant leurs navires au détriment de l'intérêt public et qu'un

traitement de faveur était à certains pays au désavantage de la Grande-Bretagne. Sir George Perley écrivait vers la même époque que les tarifs "au cours des dernières années" ont été plus élevés qu'il n'est raisonnable; et sir Thomas White câblait au haut commissaire du Canada qu'il était très inquiet au sujet des tarifs et aurait voulu savoir si le gouvernement britannique coopérerait avec le Canada.

Par conséquent nous voyons que des tentatives ont été faites de temps à autres pour régler ce qui était considéré comme un mal par les divers gouvernements et les membres de ces gouvernements, pendant plusieurs années. Quels que soient les faits, chacun sait hors de tout doute que les tarifs ont été énormément élevés depuis l'existence de cette conférence, ou coalition, ou ce que vous voudrez bien l'appeler.

A ce sujet, permettez-moi quelques mots touchant le rapport Preston. Je ne crois pas nécessaire que nous nous occupions beaucoup de ce rapport. Je ne vois pas que la Chambre ait besoin de le discuter en ce qui regarde la question des transports et des tarifs maritimes. Il me semble que divers gouvernements et d'anciens membres du gouvernement actuel ont reconnu que les tarifs ont été uniformément plus élevés qu'ils ne devraient l'être; cela semble établi, même en dehors des preuves soumises dans le rapport de Preston. Je n'ai rien à voir dans la conduite de M. Preston que je ne connais pour ainsi dire pas et, d'après ce que je puis voir, cela n'a aucun rapport à la gestion. Si M. Preston présente les faits tels qu'ils sont, ces faits devront être l'objet d'une enquête indépendamment de ce que nous pouvons penser de M. Preston; et si ces faits ne sont que des suppositions, ils s'écrouleront d'eux-mêmes. Bien que n'étant pas avocat et n'ayant pas la pratique des tribunaux, je crois savoir que si un avocat a une mauvaise cause, ce qu'il a de mieux à faire c'est d'injurier son adversaire, afin de faire passer le temps et de montrer qu'il a du moins quelque chose à dire. Et même si ces injures à M. Preston peuvent avoir leur place en certaines circonstances, il me semble qu'elles n'ont rien à voir dans la question que nous étudions et, seuls, les faits que M. Preston nous a soumis sont ce que nous devons actuellement étudier. Les assertions de M. Preston sont-elles appuyées sur des faits? Voilà le point, car nous ne devons tenir compte de son rapport que dans la mesure de vérité qu'il contient. Il se peut fort bien que M. Preston ait voulu prouver trop, et, à première vue, il me semble qu'il eût mieux fait d'exposer les choses plus modérément. Son rapport eût été mieux vu probablement et l'on serait plus porté à le croire. Tout de même, je ne suis pas, comme certains autres députés, disposé à l'ignorer, car il se peut qu'une enquête démontre qu'après tout, il n'est pas si éloigné de la vérité.

D'autre part, les compagnies de navigation le contredisent formellement. Sir William Noble, de la ligne Cunard, déclare que si la Chambre entreprend de vérifier certaines affirmations du rapport, elle pourrait bien provoquer les mauvais vouloirs des compagnies. Voilà une déclaration assez grave, constituant presque une menace, et j'y appelle l'attention de la Chambre: le seul fait de se renseigner sur les opérations de la coalition indisposerait les compagnies de navigation contre le Canada. Eh bien, je ne crois absolument pas que ces compagnies fassent le commerce du transport par simple délassement ou pour les beaux yeux du public; elles y cherchent tout le profit qu'elles en peuvent retirer. Je ne crains donc pas qu'une enquête sur leurs opérations provoque leur hostilité ou nous soit dommageable.

Je dirai quelques mots de la Marine marchande du Canada. Je citerai d'abord ce bref extrait de l'*Ottawa Journal*, pour rafraîchir ma mémoire et celle des honorables députés.

> Si le gouvernement King croit qu'il existe une coalition dans le transport sur l'Atlantique, qu'il subventionne et emploie ses propres navires pour la combattre. La Marine marchande du Canada comprend 57 bons navires. Deux jaugent au delà de 7,000 tonnes brut, vingt-trois, au delà de 5,000 tonnes, quinze au delà de 3,000 tonnes, quinze au delà de 2,000 tonnes et un, 1,766 tonnes.
>
> Cela représente approximativement 220,000 tonnes ou 125,000 tonnes de plus que les dix navires que M. Petersen doit fournir. Subventionner quelqu'un de l'extérieur pour un service comportant moins de navires et aucun de meilleure qualité, quand nous avons cette marine d'Etat qui ne trouve pas de cargaison suffisante ou qui se détériore, quelle comédie!

Cette accusation portée contre le Gouvernement paraît asssez sérieuse dans les circonstances, mais avant de nous prononcer, nous voulons savoir tout ce qui en est relativement à la Marine marchande canadienne. J'ai éprouvé beaucoup de plaisir à entendre l'autre jour l'honorable député de Caribou (M. McBride) discuter du transport maritime. L'honorable député est peut-être le mieux renseigné sur ce sujet, de tous ceux qui siègent parmi notre groupe. Malheureusement, je n'ai pu être présent lorsque l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a traité la même question et je n'ai pas eu non plus l'occasion de le lire dans les Débats, de sorte que je ne puis faire mon profit de ses remarques. Je crois que l'honorable député est plus connaissant que la plupart de ses amis en matière de navigation et c'est pourquoi je regrette d'avoir manqué son exposé des faits. J'ai cependant

plusieurs déclarations relatives à la Marine marchande de l'Etat, que j'aimerais à lire.

M. DUFF: L'honorable député me permettra-t-il une remarque. Il a cité un extrait de l'*Ottawa Journal* portant sur le tonnage de la marine marchande de l'Etat. Le *Journal* n'a pas rendu justice à la Marine marchande: celle-ci comprend deux navires de 10,000 tonnes, vingt-trois de 8,500 tonnes et, si je me rappelle bien, environ vingt-cinq de 5,500 tonnes.

M. CALDWELL: C'est là leur portée en lourd et non leur capacité de charge,

M. DUFF: J'ai indiqué leur capacité de charge: la portée en lourd est l'équivalent de la capacité de charge, n'est-ce pas ?

M. FORKE: Je n'entends pas contredire sur ce point, car je m'y connais peu.

M. DUFF: Je voulais seulement faire remarquer que le *Journal* n'était pas juste à l'égard de la Marine de l'Etat. L'on m'accuse toujours de la déprécier et en rectifiant les chiffres du *Journal,* je voulais montrer mon impartialité.

M. FORKE: Je suis certain que nous apprécions tous la rectification. J'ai extrait quelques passages de la correspondance se rapportant à la Marine marchande de l'Etat et je veux parler d'une lettre adressée par M. B. Teakle au sous-ministre de l'Agriculture, où il est dit que les petits navires ne conviennent pas du tout pour le transport du bétail, et que les plus gros pourraient transporter 138 têtes de bétail, ce qui est bien peu en comparaison de la dépense. Il y a aussi une lettre du ministre de l'Agriculture à sir Henry Thornton, datée du 15 mars 1923, et la réponse qui dit que les vapeurs ne conviennent pas au transport des bestiaux. Il faudrait des réfections importantes qui coûteraient environ $32,000 par navire et, d'octobre à mai, aux époques de gros temps, ces navires sont exposés à être submergés. J'ai aussi un mémoire qu'a préparé le ministre de l'Agriculture.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'où venait la dernière lettre?

M. FORKE: Elle venait de sir Henry Thornton en réponse au ministre de l'Agriculture qui lui avait écrit le 15 mars 1923. Il dit que les vapeurs ne conviennent pas au transport des bestiaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels vapeurs?

M. FORKE: Ceux de la marine marchande du gouvernement canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne devait pas être question de tous les navires, car certains transportent des bestiaux actuellement.

L'hon. M. GRAHAM: Mais ils ne conviennent pas à cette fin. On ne peut les employer à ce trafic avec profit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Toutes les compagnies de transport se prétendent incapables de transporter les bestiaux avec profit aux frets actuels.

L'hon. M. GRAHAM: Je vous dis ce que sir Henry déclara—qu'aucun des navires n'est propre au transport des bestiaux; ce qui est vrai.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce qu'il a dit.

M. FORKE: Un autre mémoire du sous-ministre de l'Agriculture déclare:

> On a prétendu que les petits navires ne conviennent pas au transport des bestiaux. Le fait que le *Commander* a subi des pertes considérables en octobre 1921 appuie cette assertion; ce navire perdit 57 têtes de bétail sur un chargement de 280 têtes.

Voici une citation qui ne se rapporte guère au même sujet, mais elle intéressera les honorables députés, je crois. Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) déclare:

> Si la marine marchande du gouvernement canadien n'était pas dans la conférence, ses navires obtiendraient probablement des cargaisons vers l'Est mais pour en obtenir vers l'Ouest il leur faudrat subir la concurrence de toute la conférence de l'Atlantique-Nord ou faire le voyage de retour sur lest.

Cette correspondance relative à la marine marchande du Canada n'est pas très encourageante. Pendant les quatre sessions auxquelles j'ai assisté dans cette Chambre, j'ai suivi plusieurs débats sur notre flotte, monsieur l'Orateur, et je n'ai pu établir exactement le trafic auquel les navires conviennent. Je crois qu'il est à peu près temps de nous rendre compte de la valeur des navires que possède le pays au point de vue du commerce maritime, et de savoir si notre marine marchande sera toujours une source de déficit. Naturellement, je comprends que les navires furent construits à une époque où le coût en était très élevé, et en conséquence nous n'avons aucune raison de nous attendre à un profit sur les capitaux engagés, mais il me semble que nous devrions déterminer au juste le trafic auquel ces navires conviennent et les faire servir à ce trafic de façon à retirer au moins les frais d'exploitation. Il est regrettable de voir les conditions actuelles se perpétuer. Je reviendrai sur ce sujet lorsque je traiterai du contrat Petersen.

Je reviens au commerce des bestiaux. Je ne sais trop en quelle année, mais au cours de celle qui a précédé l'adoption du tarif Fordney au Congrès, nous avons exporté aux Etats-

Unis 500,000 têtes de bétail; en 1923, nos exportations tombaient à 65,629 têtes; au cours de la même année, nous en avons expédié 39,856 têtes en Grande-Bretagne. Donc, nos exportations totales s'élevèrent, en 1923, à quelque 105,000 têtes contre 500,000 que nous exportions aux Etats-Unis seulement avant la mise en vigueur du tarif Fordney et vous avez là la mesure du tort que ce tarif a causé à notre industrie d'élevage. Cependant, nous n'avons pas raison de nous plaindre de l'attitude des Etats-Unis; s'ils ont jugé à propos d'élever une barrière contre l'entrée de nos bestiaux, c'est leur affaire, bien que cette mesure porte un coup terrible aux éleveurs canadiens qui doivent trouver d'autres marchés qui absorberont le surplus de notre production. C'est pourquoi il est si important que les tarifs de transport sur terre et sur mer soient aussi raisonnables que possible si on veut que nous atteignions les marchés de la métropole. Au cours des dernières années, je crois, les frets maritimes de nos ports à ceux de Grand-Bretagne ont subi une forte augmentation. De 1904 à 1912, les frets étaient de moins de $8 par tête. A cette époque, les prix de transport sur les chemins de fer de Winnipeg à Montréal étaient de $7.26 et les frets de ce dernier endroit à Liverpool étaient de $7.30—une différence de 4c. seulement. L'an dernier, les prix de transport par chemin de fer de Winnipeg à Montréal étaient de $10.20, tandis que les frets étaient de $20. C'est là un point que je ne puis comprendre, bien que, peut-être, les compagnies de navigation soient à même de fournir des explications satisfaisantes. Personne ici ne soutiendra un instant que les frais d'exploitation des chemins de fer n'ont pas augmenté énormément durant les dernières années; les salaires, les prix des matériaux et de l'outillage ont augmenté beaucoup depuis les jours d'avant-guerre, et cependant, bien que, de 1904 à 1912, les tarifs de transport par chemin de fer de Winnipeg à Montréal et les frets de Montréal à Liverpool fussent presque les mêmes, nous constatons aujourd'hui que les chemins de fer transportent les bestiaux de Winnipeg à Montréal pour environ la moitié de ce qu'il en coûte pour les transporter de Montréal à Liverpool. Comment se fait-il que le prix du transport maritime ait augmenté si formidablement et que le transport par chemin de fer n'ait augmenté que d'une façon comparativement modérée durant les dernières années? Cette grande disproportion ne m'a jamais été expliquée jusqu'ici de façon à me satisfaire.

Voici la question qui se pose naturellement aujourd'hui: s'il y a une coalition, la proposition contenue dans la résolution va-t-elle offrir une solution satisfaisante? Je voudrais

[M. Forke.]

être capable de répondre sur-le-champ à cette question, mais je n'en sais rien. La chose mérite cependant considération. Depuis un certain nombre d'années, le prix élevé du transport maritime du Canada à l'Europe a causé beaucoup d'inquiétude à ceux qui ont tenu les rênes du pouvoir en ce pays; malheureusement les mesures que l'on a prises de temps à autre n'ont aucunement bénéficié aux exportateurs ni aux importateurs, et il est donc à peu près temps de nous réveiller et d'essayer de faire quelque chose pour remédier à cet état de choses peu satisfaisant. Je ne suis pas prêt à endosser tout de suite la proposition contenue dans la résolution. Je sais qu'on peut présenter de nombreuses objections contre quelques détails et nous pouvons nous attendre que, toute tentative de combattre une conférence ou une coalition suscite une opposition des plus énergiques de la part de ceux qui sont intéressés à voir subsister les tarifs élevés de transport maritime. Il est facile de comprendre que le Gouvernement assume dans les circonstances une responsabilité énorme. En entreprenant la lutte contre une coalition aussi gigantesque que la conférence de la navigation de l'Atlantique-Nord, il s'attaque à une tâche difficile et il aura affaire à forte partie. Je ne me sens tout de même pas disposé à abandonner la lutte et à dire que nous ne pouvons rien faire. Nous ne devons pas nous croiser les bras en disant: "Laissons faire les choses et tout finira par s'arranger."

Je ne désire aucunement critiquer le gouvernement britannique, mais j'ai vu récemment dans la presse anglaise un article disant que sir William Petersen ne peut s'attendre à bénéficier du "Trade Facilities Act" de la Grande-Bretagne pour financer son entreprise. Puis j'ai remarqué un entrefilet du *Morning Post*, un journal très respectable, monsieur l'Orateur,—ceux qui connaissent un peu la presse anglaise en savent quelque chose—un journal qui, j'en suis sûr, ne saurait voir d'un bon œil aucune proposition de ce genre, et qui dit:

Cet arrangement est une attaque funeste contre l'unité de l'empire.

Pensez donc! A-t-on idée qu'un Parlement ose examiner une entente comme celle qui est censée exister relativement à la coalition des transports maritimes sur l'Atlantique du Nord? Quand je vois le *Morning Post* prendre fait et cause pour cette conférence et prétendre que c'est attaquer l'unité de l'empire que de critiquer la conduite de cette conférence, cela me rend méfiant. On dit aussi—je ne sais pas ce qu'il y a de vrai dans cela—que les grands intérêts financiers ne sont pas trop favorables à cette tactique du Gou-

vernement actuel. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons nous attendre que le Gouvernement obtienne beaucoup d'aide de ce côté. On a beaucoup critiqué cette proposition, et je pourrais moi-même, je le crois, montrer l'insuffisance de la tentative du Gouvernement qui veut combattre une coalition aussi puissante. Je serais presque porté à abandonner la partie en désespoir de cause, en pensant que toute tentative de ce côté est vouée à l'insuccès et que l'on ne peut rien faire contre les grands intérêts en question. Mais il est intéressant de remarquer les efforts que l'on fait pour réfuter les accusations portées contre la conférence maritime de l'Atlantique-Nord. Les messieurs qui sont en relation avec ces compagnies trouvent des paroles éloquentes et se donnent beaucoup de mal pour expliquer combien ce mouvement est injuste et méchant et pour prouver que les plaintes portées contre les frets élevés ne sont aucunement fondées. Eh bien, je ne puis pas comprendre pourquoi ils se tourmentent tant que cela si la mesure proposée ne doit avoir aucun effet sur la situation future du transport maritime.

L'hon. M. LAPOINTE: Ils font cela pour se délasser.

M. FORKE: Je ne puis voir la raison de tout ce bruit. Il n'a aucune importance. Un honorable député siégeant à ma droite—je ne sais pas lequel—a dit l'autre jour quelque chose laissant croire qu'il y a analogie entre une mise en commun pour la vente du blé et une coalition; il a du moins exprimé l'avis qu'une mise en commun est de la nature d'une coalition. Je veux bien admettre que, dans une certaine mesure, c'est vrai; mais, si vous me permettez une petite digression, monsieur l'Orateur, je vais tenter d'expliquer la différence qui existe entre un syndicat pour la vente en commun du blé et une coalition constituée dans le but de relever les prix ou à toute autre fin. On n'a jamais organisé un syndicat dans le but de relever les prix. L'automne dernier, les journaux affirmèrent que le syndicat pour la vente en commun du blé avait été cause du relèvement des prix du blé au cours des quelques mois précédents. Je ne partage aucunement cet avis; je ne pense pas qu'aucun syndicat puisse augmenter les prix du blé. Voici quelle idée a présidé à l'organisation des syndicats pour la vente en commun du blé. On bat de grandes quantités de blé que l'on vend pendant la période qui s'écoule entre la mi-septembre et la mi-décembre. On le jette sur le marché tout à la fois, en quantités énormes. Les meuniers ne peuvent en employer qu'une certaine quantité à la fois, et généralement, ils n'achètent que le blé dont ils ont immédiatement besoin. Il faut donc que quelqu'un achète l'excédent considérable qui encombre le marché. Celui qui l'achète doit naturellement spéculer sur le prix du blé futur. Il doit tenir compte de l'immobilisation de son capital pendant une certaine période, et il est probable qu'il n'acceptera pas de risques; on ne peut s'attendre qu'il paie le prix fort. L'objet d'un syndicat est de vendre le blé, non pas tout à la fois, mais à mesure que les minoteries en ont besoin; d'approvisionner les minoteries quand celles-ci le demandent, afin de faire agir la loi de l'offre et de la demande. Il est en conséquence fort possible au producteur d'obtenir un prix plus élevé, et le consommateur n'a pas à payer plus cher pour son blé qu'il ne l'aurait fait autrement. Cette méthode a encore pour effet d'éliminer le spéculateur, qui ne manquerait pas de s'interposer entre le producteur et le meunier, acheteur du blé. Telle est la différence que j'établis entre un syndicat et une conférence dont le but pourrait être de relever les prix.

Je ne pense pas que les membres de notre groupe aient jamais été entichés des subventions. Nous n'avons pas, au Canada, à nous réjouir de cette méthode. La Chambre a actuellement à l'étude une affaire concernant une grande compagnie qui a reçu du pays d'énormes sommes sous forme de subventions. Je n'hésite pas à dire que c'est une tache à la bonne renommée du Canada; c'est une souillure indélébile, et je suis sûr que tout Canadien patriote éprouve de la honte au sujet des agissements de cette compagnie. L'état de choses qui en est résulté n'est pas de nature à nous faire apprécier outre mesure la coutume de subventions considérables versées à une compagnie quelconque. Néanmoins, si l'on peut démontrer qu'une subvention procurerait des avantages appréciables, je ne me considérerais lié à aucune manière de voir à cause de considérations d'ordre théorique. Nous vivons dans un âge pratique; nous devons nous adapter à certaines exigences et le faire de la meilleure façon possible. Quant à la subvention projetée dans le cas actuel, quoiqu'on puisse arguer pour ou contre, elle n'est pas destinée à une catégorie particulière ou à certaines personnes. Si elle profite à certains, elle sera dépensée dans l'intérêt de tous. La catégorie d'exportateurs qui, à mon avis, bénéficieraient le plus d'une réduction des frets maritimes effectuée par le moyen de ce marché conclu par le Gouvernement avec la compagnie Petersen, seseront les expéditeurs de marchandises en colis.

J'ai dit que le remède proposé me paraît insuffisant dans les circonstances. On me dit que près de mille navires partirent du port de Montréal au cours de la dernière saison; et à ce sujet je veux admettre les chiffres de

l'honorable député de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens) qui a noté combien de voyages les dix vaisseaux de la compagnie Petersen pourront faire pendant une saison. Il me semble que cela ne suffirait pas à modifier sensiblement l'état de choses actuel, en ce qui concerne les transports maritimes. Je consens, néanmoins, à examiner la question; je reconnais, à la louange du Gouvernement qu'il a fait au moins une tentative pour apporter une amélioration. Je sais ce qu'on penserait dans l'Ouest si l'on s'apercevait que nous nous sommes opposés à toute tentative faite en vue de provoquer une amélioration et de trouver une solution au problème que pose la coalition; si nous nous croisions les bras et déclarions qu'il n'y a rien à faire, — je parle aussi bien pour moi que pour la plupart des autres membres de notre groupe. Nous désirons vivement un examen de cette question; je suis persuadé que, si elle est renvoyée à un comité, si ce dernier fait un examen approprié — s'il peut convoquer des témoins et les assermenter — quel que soit le résultat de cet examen, nous pourrons au moins connaître tous les faits de la cause. En possession de tous les renseignements voulus — et le premier ministre a promis, si je ne me trompe, que rien ne serait fait pour nous empêcher de recueillir tous les renseignements possibles sur ce sujet — connaissant tous les faits de la cause, nous pourrons nous prononcer intelligemment sur cette affaire. Quelque critique que j'aie pu formuler, je ne me suis pas levé pour prendre une attitude hostile vis-à-vis de cette convention, car il me semble que nous avons en face de nous une formidable organisation et nous pourrons avoir beaucoup de peine à la combattre. Toutefois je suis prêt à dire: faisons un effort pour régler cette question; renseignons-nous et tâchons de trouver ce que nous pouvons faire. Quand nous en aurons agi de la sorte la plupart des honorables députés seront en état, le temps venu, de voter en connaissance de cause.

M. SUTHERLAND: Il n'est personne en ce pays, monsieur l'Orateur, qui ne doive envisagé la situation qui existe autrement que comme très grave. De même sont très grandes les difficultés que le Gouvernement a à surmonter à cette phase de notre existence. Il y a déjà nombre d'année nous avons assumé des obligations très lourdes que ne font que grossir d'année en année. Nul doute que la guerre ne nous en ait légué un grand nombre. Et, sept ans après la fin de la guerre, l'état de choses qui règne est loin d'être satisfaisant, et les perspectives ne sont guère encourageantes. De sorte qu'il devient nécessaire pour tout citoyen loyal et patriote, en ce pays, de faire tout ce qui est en son pouvoir afin que, sans tarder, la situation s'améliore. Le pays possède des ressources considérables, dont une grande partie intacte. Nous sommes dans la situation avantageuse de vivre dans un pays que la nature a si richement doté. Cela n'empêche pas que les obligations qui nous sont dévolues doivent retenir notre plus sérieuse attention. Que le Gouvernement soit assuré qu'aucune de mes paroles, cet après-midi, n'est inspirée par le désir de lui causer des difficultés d'aucune sorte. Je ne veux être guidé que par le franc-parler nécessaire dans une situation comme celle qui existe.

Je ne me sentirais pas à l'aise de laisser prendre un vote sur cette question, sans avoir exprimé mon opinion. Bien des choses ont déjà été dites au sujet de la solution que le Gouvernement se propose d'apporter à quelques-unes de nos difficultés visées par le contrat Petersen. On ne saurait nier que la question du transport est de grande importance pour résoudre les problèmes d'un pays aussi immense que le nôtre. Le transport maritime est particulièrement digne de considération dans une contrée qui a un population agricole si considérable et qui a besoin de débouchés à l'étranger pour écouler ses produits. On a prétendu, et selon moi avec raison, que nous avions devancé nos besoins dans l'établissement des voies ferrées, et le problème qui se pose à nous maintenant c'est de savoir ce qu'il faut faire de réseaux si étendus dans un pays où la population est si éparse et disséminée. Je me demande s'il ne serait pas sage, de notre part, de supprimer plusieurs des lignes actuellement en exploitation et d'éliminer la concurrence par une entente entre le réseau national et le Pacifique-Canadien. Nous n'avons rien à gagner à persister dans cette concurrence dont nous sommes les témoins presque tous les soirs, au départ des trains de la capitale. Nous voyons un train prêt à partir sur la voie du Pacifique-Canadien et tout à côté un train du National-Canadien, tous deux à destination de l'Ouest. Ces deux convois, qui quittent la gare à peu près à la même heure, se font concurrence l'un à l'autre. Ne serait-il pas plus avantageux pour le public que l'un partît plusieurs heures avant l'autre; ne vaudrait-il pas mieux mettre fin à pareille compétition? Cette rivalité au détriment du service, dans l'obtention de trafic de même destination, me paraît être contraire aux saines méthodes d'affaires. Je sais bien que le ministre des chemins de fer se rend compte de la difficulté de résoudre un tel problème; mais la situation est si grave qu'il doit se convaincre de la nécessité de faire quelque chose afin de l'améliorer.

Le projet actuellement soumis à la Chambre a dû causer beaucoup de surprise à la popula-

tion, ainsi mise au courant des intentions du Gouvernement. Dans le passé, on avait déjà parlé de quelque chose d'analogue. Les honorables députés se souviennent sans doute de la détermination annoncée en 1903 ou 1904 de construire le chemin de fer transcontinental. A maintes reprises on a assuré le peuple que l'exécution de ce projet ne lui coûterait pas plus de treize ou quatorze millions de dollars. C'était l'évaluation du coût dont on fit part au public et beaucoup de gens au Canada l'acceptèrent. En remontant dans le passé—disons vingt-cinq ans ce qui ne compte guère dans la vie d'une nation—que trouvons-nous? La dépense de construction de ce chemin de fer s'est-elle limitée à treize ou quatorze millions? Mais non; elle les a beaucoup dépassés; c'est une dette d'un demi-millard, peut-être même d'un milliard que le public se vit imposer à la suite de l'exécution de ce projet tant vanté, qui avait frappé l'imagination de tant de gens il y a vingt ans. Nous ne devrions pas oublier de tels faits quand on demande de nous engager dans une entreprise comme celle que le Gouvernement nous soumet. Il est de l'intérêt de tous ceux qui sont en cause de faire une analyse aussi minutieuse et aussi approfondie que possible de cette convention, parce que dans l'état où nous nous trouvons, nous ne pouvons nous permettre de nous engager dans une entreprise dont l'issue est le moindrement incertaine. Avant de nous engager dans pareille entreprise, il faut que nous ayons l'assurance raisonnable que l'argent à dépenser donnera les résultats promis par les promoteurs.

Tel étant le cas, je vais indiquer les démarches faites par le Gouvernmnt pour trouver une solution du problème. Il y a deux ans, la Chambre chargea un comité spécial de s'enquérir de la situation agricole. On nomma dix-neuf députés membres de ce comité. Ils tinrent quelque quatre-vingts séances ou plus, et ne consacrèrent pas et ne pouvaient consacrer beaucoup d'attention à autre chose. L'honorable député de Brome (M. McMaster) fut nommé président de ce comité. Il n'est pas à son siège, cet après-midi, mais à titre de membre de ce comité, je tiens à dire qu'il s'est appliqué entièrement à recueillir des renseignements touchant le travail que le comité était chargé d'accomplir. Il a vaqué très assidûment à l'exécution de ses fonctions et n'a pas assisté très souvent aux séances des autres comités de la Chambre, je crois; c'était pour lui une impossibilité; sa qualité de président de ce comité ne lui laissait pas autant qu'aux membres ordinaires de ce comité, la liberté de participer aux autres travaux de la Chambre. En traitant l'autre jour d'une question dont la Chambre est actuellement saisie, l'honorable député a fait allusion à des témoignages donnés devant ce comité et a rappelé aussi la déclaration d'un orateur précédent qui affirmait ne pas avoir une confiance parfaite en leur rapport, ne pas trouver la conclusion du comité assez précise pour qu'on pût l'accepter sans renseignements supplémentaires. L'honorable député prétendit que c'était là faire un reproche aux autres membres du comité, que l'allusion faite au travail du comité révoquait en doute le patriotisme de ces députés, parce que, disait-il, le rapport du comité a été unanime. Je ne désire pas m'inscrire en faux contre aucune décision du comité, mais je puis dire que pour ma part je n'ai jamais vu le rapport dont il s'agit et n'en ai entendu parler que longtemps après son impression, longtemps après la prorogation du Parlement. Il semble que le comité a siégé quand ce cinquième rapport sur le prix du transport maritime lui a été remis un lundi matin, le 18 juin. Je pense que la prorogation du Parlement a eu lieu à peu près une semaine plus tard. Un quatrième rapport a été présenté et adopté un lundi matin, le 23 avril, alors qu'on fit une mention générale de cette question. Quant au cinquième rapport sur les prix de transport maritime, je ne l'ai jamais vu et n'en ai entendu parler que lors de son impression, après la prorogation du Parlement. Je n'assistais pas à la séance à laquelle on l'adopta. La séance eut lieu un lundi matin, sur la fin de la session, et cette circonstance peut expliquer mon absence. J'ai fait de mon mieux pour assister aux séances du comité. Au cours de cette session, j'étais membre d'un autre comité relatif au remaniement de la carte électorale, et il m'était impossible d'assister toujours aux séances des deux comités. Voici pourquoi je parle ainsi de cette question. Dans le septième et dernier rapport de ce comité auquel j'ai fait allusion, hier soir, pendant que parlait l'honorable député de Lunenberg (M. Duff), les honorables députés verront que le comité admet l'impossibilité de scruter, durant le temps mis à sa disposition, les dépositions faites devant lui. Dans ce rapport, le dernier, le comité déclare:

> Votre comité a tenu quatre-vingts séances en quarante-cinq jours distincts, a entendu les dépositions de cent trois témoins et a versé au dossier deux cent vingt-trois pièces; mais il n'a pu s'enquérir à fond de toutes les questions qu'on l'a chargé d'étudier.
>
> Vu l'importance et la variété des renseignements recueillis au cours des séances de votre comité et l'impossibilité de scruter et de peser les témoignages comme il convient, dant le temps à leur disposition d'ici la prorogation, votre comité conclut respectueusement à la nomination d'un comité semblable dans les premiers jours de la prochaine session du Parlement.

On adopta la résolution et c'est le dernier rapport du comité. Vous voyez par là que le comité ne s'est occupé des dépositions que

d'une façon générale et ne s'est pas prononcé en dernier ressort. Le comité était d'avis qu'il fallait instituer un autre comité à la session suivante. Qu'arriva-t-il à la session suivante? Le Gouvernement tint-il compte du rapport de ce comité. Nomma-t-il un comité semblable? A la session suivante, se mit-il en peine de faire analyser les dépositions recueillies, de les faire compléter et de les mettre à la disposition de la députation sous une forme concrète? Non, il laissa la session s'écouler sans rien faire à cet égard. J'ai sous la main un volume qui renferme les témoignages, et il y en a un autre aussi volumineux qui contient environ deux mille deux cents pages de dépositions et autre texte. On nomma le comité pour qu'il s'enquît de la situation agricole, mais la question du transport? Les transports peuvent se rattacher à la situation agricole, et il est incontestable qu'il existe un rapport essentiel entre les deux. Mais on institua ce comité pour qu'il s'enquît de la situation agricole; et s'il s'occupa beaucoup du transport par terre et par eau, il n'en arriva à aucune conclusion définitive à ce sujet.

Je signale ce fait parce que le Gouvernement a prétendu que la convention passée avec sir Wm Petersen est fondée sur les conclusions du comité de 1923. Il a bien nommé un commissaire enquêteur il y a un an, par décret rendu en conseil, pour assister le ministre dans la tâche de s'assurer si une coalition avait été formée entre les armateurs et, le cas échéant, de trouver les moyens d'y faire face. Mais j'ai remarqué que bien que les membres de la droite affirment que le rapport Preston repose sur les résultats de l'enquête du comité relatif à la situation de l'agriculture, le premier ministre n'a dit rien de cela au début de la session et a déclaré, au contraire, qu'il était basé sur les faits mis à jour par le commissaire-enquêteur et que le rapport de celui-ci serait déposé devant la Chambre.

En déposant son projet de résolution le ministre du Commerce n'a fait qu'une allusion passagère au rapport de M. Preston, et il s'est fondé sur le rapport du comité spécial relatif à la situation de l'agriculture. Quelques semaines auparavant, dans la discussion sur l'adresse de réponse au discours du trône, le premier ministre a insisté sur l'importance de ce document qui devait être déposé devant la Chambre. Pourquoi cette volte-face? Le Gouvernement a-t-il renoncé à soutenir les conclusions de son commissaire? Quelle est donc la raison de ce changement de tactique?

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a d'abord affirmé, hier soir que le projet était conforme aux conclusions du rapport publié par le comité chargé de se renseigner sur la situation de l'agriculture, mais il n'a pas insisté après que je lui ai rappelé les propositions du comité, et il termina en disant que la convention était justifiée par d'autres faits venus à la connaissance du Gouvernement. Pourquoi les ministres ne parlent-ils pas franchement à la Chambre? Pourquoi ne disent-ils pas carrément pour quel motif ils ont passé ce marché avec sir William Petersen, au lieu de nous tromper, comme ils ont essayé de le faire, et à leur suite plusieurs de leurs partisans, en faisant l'éloge du commissaire-enquêteur et du comité nommé pour enquêter sur la situation agricole.

Il y a un an passé, lors de l'examen des crédits du département du Commerce, il y avait une allocation de $10,000. Le ministre n'avait encore rien dit de son projet; mais incidemment on apprit que l'allocation de $10,000 était destinée à payer les frais d'un commissaire-enquêteur qui serait envoyé en Angleterre pour examiner la question des tarifs transatlantiques. Quand je sus le nom du futur commissaire j'ai déclaré que M. Preston n'était pas l'homme qu'il fallait pour cete mission de responsabilité, à cause de son passé politique. J'émis l'avis que les conclusions d'un tel homme ne pouraient inspirer la confiance que le public mettrait dans le rapport d'un fonctionnaire du département. Nos collègues de gauche n'accordèrent aucune attention à mes avertissements, qu'ils jugeaient peu importants. Le ministre lui-même ne voulut pas les écouter et refusa, comme il disait, de s'engager dans une discussion sur des personnalités, qu'il s'agissait en tout cas d'une somme modeste de $10,000 et que le commissaire choisi devait accomplir sa mission en deux mois au plus.

Je veux rappeler certains faits pour l'édification de nos collègues progressistes assis à notre gauche. Je citai le contenu d'une lettre écrite par M. Preston, lorsqu'il était surintendant de l'immigration en Angleterre, à M. Thomas Southworth, directeur de la Colonisation de l'Ontario. En mentionnant le nom de M. Southworth je ne veux pas que l'on croie qu'il ait prit aucune part aux plans néfastes que M. Preston lui suggéra. Ce n'était pas un homme de ce caractère. C'est une justice que je dois à la mémoire de M. Southworth aujourd'hui décédé. J'ai donc lu une lettre de W. R. T. Preston adressée à M. Southworth, portant la date du 18 octobre 1901, lettre dont la Chambre a déjà entendu la lecture plusieurs fois et qui n'a jamais été désavouée. Je n'en citerai pour l'instant qu'un simple passage:

Je sais que vous redoutez tous terriblement l'émigrant d'origine étrangère. Je ne suis pas d'accord avec vous sur ce point. Je n'hésite pas à dire qu'une bonne catégorie d'émigrants dispersés dans toutes les parties du vieil Ontario assurerait davantage la permanence de la population agricole que les émigrants,

par exemple, qui nous viennent d'Angleterre. Au point de vue politique, l'établissement d'une centaine de familles ou plus dans quelques-unes de ces divisions électorales, où les deux partis sont d'égale force, avec les relations que nous pourrions avoir et maintenir ici, assurerait au parti nombre de sièges douteux dans cette province.

Or, l'auteur de cette lettre émargeait au trésor public et il était censé travailler dans l'intérêt général. Et cependant, à son titre de surintendant de l'immigration, il s'occupait d'un projet néfaste de cette nature? Pour quelle raison donnait-il la préférence aux Doukhobors de Russie plutôt qu'aux immigrants des Iles-Britanniques? Pourquoi mes honorables amis de Saltcoats (M. Sales) et de Red-Deer (M. Speakman) n'attachent-ils aucune importance à cette affaire? Ils ont dit: si le Gouvernement choisit un homme de ce calibre, il doit assumer toute la responsabilité de ses faits et gestes. Puisque mes honorables amis ont consenti à nommer un homme, qui préfère un Doukhobor à un immigrant des Iles-Britanniques, qu'ils assument la responsabilité de tous ses actes. J'ai proposé de rayer ce crédit du budget, mais les honorables membres du groupe progressiste ont voté contre ma proposition. Ils doivent donc porter la responsabilité des agissements de celui qui a été nommé pour conduire cette enquête, de l'homme qui s'identifia avec la compagnie touchant une prime d'un louis sterling pour chaque Doukhobor arrivé au pays, mais pas un seul pour les immigrants venant des Iles-Britanniques. D'autres compagnies, c'est vrai touchaient une gratification de sept shillings et six pence pour chaque immigrant anglais, irlandais ou écossais, tandis que la North Atlantic Trading Company recevait un louis sterling ou $5 pour un Doukhobor, un Galicien ou un autre immigrant de l'Europe centrale. Voilà le portrait de l'homme choisi par le Gouvernement pour la préparation d'un rapport qui est censé commander le respect et l'attention du peuple Canadien.

Je pourrais peut-être lire la convention conclue avec la North Atlantic Trading Company, sous le régime de laquelle le Gouvernement s'engageait à verser une subvention pour les cent familles que Preston était si désireux d'établir dans les comtés d'Ontario où les deux partis étaient à peu près d'égale force. Le contrat en question ne renferme aucune clause donnant l'assurance que la compagnie contribuait en quoi que ce soit à diriger ces immigrants vers le Canada. Cependant, le Gouvernement prenait l'engagement de préparer un relevé établissant le nombre d'immigrants des divers pays européens arrivés au pays et la Compagnie devait recevoir une subvention mensuelle de tant par tête pour chacun de ces étrangers qui déclaraient leur intention de s'établir sur une ferme ou de prendre du service comme domestique. La North Atlantic Trading Company! Nous avons tellement entendu parler de cette compagnie, au cours du dernier quart de siècle, qu'il est étonnant de voir mes honorables amis de la droite oser proposer l'exécution d'un autre projet sur l'Atlantique ayant Preston comme principal acteur. Sir William Petersen conclut une convention avec le Gouvernement, en 1897, tendant à établir une ligne de paquebots rapides sur l'Atlantique; ces navires devraient avoir une vitesse d'environ 14 nœuds à l'heure. Il devait toucher une subvention annuelle de $500,000 aux termes de ce contrat. Le Gouvernement de l'époque se vanta de l'excellent marché qu'il avait conclu, parce que l'ancien Gouvernement avait proposé d'accorder une subvention de $750,000 par année à la ligne Allan pour un service bien moins avantageux. Il est vrai que la compagnie de sir William Petersen donna des garanties de banque jusqu'à concurrence de £10,000 sans compter un dépôt de £10,000 qu'elle fit entre les mains du Gouvernement. Or, qu'arriva-t-il? La Compagnie mena-t-elle l'entreprise à bonne fin? Réussit-elle à créer cette ligne de paquebots rapides sur l'océan Atlantique? Pas du tout. Une convention avait été conclue en 1897 avec Petersen, Tate & Cie. La Compagnie fut libérée de son contrat en 1899. Prenez bien note de l'année où le contrat fut annulé. La Compagnie se fit aussi relever des garanties qu'elle avait fournies à la banque et, en 1903, le gouvernement lui fit remise, avec les intérêts, de la somme de £10,000 qu'elle avait déposée entre ses mains. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le débat qui eut lieu sur la motion du ministre des Finances (M. Fielding) à l'effet de rembourser, avec les intérêts à 3 p. c., la somme que Petersen, Tate & Compagnie avait déposée entre les mains du gouvernement, soit $56,540. Au cours de ce débat, l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) posa la question suivante après que le ministre des Finances eût fourni certaines explications:

M. Lemieux: Dois-je comprendre que le dépôt a été rendu?

Le ministre des Finances: Notre dessein est de le rendre; c'est pour cela que nous demandons ce crédit.

Monsieur Osler prit ensuite la parole. Il fit observer que le modèle des navires que l'on se proposait de construire n'était pas satisfaisant; la Compagnie était obligée de débourser de fortes sommes pour la construction d'un navire du type bottle-necked; or, les associés Petersen et Tate, après s'être rendu compte que le projet n'offrait guère de chances de succès,—de fait, il échoua,— dési-

raient abandonner l'entreprise. Voici les paroles que prononça le ministre des Finances dans cette circonstance:

Le ministre des Finances: Je ne crois pas que les vaisseaux de ce modèle n'aient pas donné satisfaction. Des architectes en construction navale très renommés ont affirmé que ces vaisseaux répondraient au but auquel on les destinait. La difficulté ne provenait pas du modèle des vaisseaux mais de la question financière. Les capitalistes ne réalisaient pas dans cette entreprise autant de bénéfices qu'ils l'avaient espéré et ils se sont retirés.

M. Lemieux: Le ministre (l'hon. M. Fielding) sait-il que ce dépôt de M. Petersen donne lieu à des réclamations?

N'en a-t-on pas produit au ministère?

Le ministre des Finances: Je ne m'en souviens pas. Je ne veux pas contredire l'honorable député (M. Lemieux) mais je n'ai connaissance d'aucune recommandation.

M. Lemieux: M. Petersen a retenu les services d'avocats et a refusé de payer les créanciers qui ont déposé leurs réclamations. On m'a demandé de prier le ministre de ne pas remettre le dépôt de M. Peterson avant que ces comptes fussent acquittés.

Le ministre des Finances: J'irai aux informations.

M. Lemieux: Je déposerai le compte d'une personne. . .

Le ministre des Finances: Si vous ne l'avez pas encore fait, je crains qu'il ne soit trop tard.

Naturellement, il s'en est suivi certains commentaires dans la Chambre. J'ai sous la main une question qui a été inscrite au Feuilleton par l'honorable député qui représentait alors York-Ouest (M. Wallace), demandant s'il y avait eu un échange de correspondance avec M. William Petersen au sujet de la signature du contrat en 1897 et si M. Petersen était Allemande. Le ministre du Commerce de cette époque, sir Richard Cartwright, répondit qu'il n'avait pas entendu cette rumeur, mais qu'il avait l'impression que Petersen était Scandinave. Il serait peut-être intéressant de connaître l'origine de sir William Petersen, mais je vois que le *Who's Who* n'en dit rien. Dans les années qui suivirent, on a parlé d'abondance sur le contrat Petersen-Tate avec le Gouvernement. Nous constatons qu'il en a été question en 1897 et 1898 — plusieurs fois en cette dernière année — et de nouveau en 1899. Nous lisons des observations relatives à ce sujet dans divers volumes du hansard jusqu'en 1903 alors que la compagnie Petersen-Tate a été remboursée.

Dans le cas qui nous occupe, sir William Petersen a peut-être cru plus sage, en signant une convention avec le Gouvernement, de ne faire aucun dépôt. Cela éviterait l'ennui de se faire rembourser plus tard s'il violait son contrat. Il est remarquable que, la même année où sir William Petersen a été relevé de son contrat avec le Gouvernement au sujet du service rapide de l'Atlantique, M. W. T. R. Preston a été envoyé en Angleterre pour prendre la direction de l'immigration. Avant l'expiration de cette année, c'est-à-dire en novembre 1899, la North Atlantic Trading Company fut établie et après qu'on eût retiré du trésor $360,000 sous forme de subventions pour les personnes que j'ai mentionnées et qui s'en venaient au pays, les états contenus dans le rapport de l'auditeur général donnèrent lieu à une enquête par le Parlement avec le résultat que ceux qui étaient mêlés aux affaires de cette compagnie furent amenés d'Angleterre au Canada pour rendre témoignage devant un comité de la Chambre. M. Smart, qui était alors sous-ministre de l'Intérieur, lorsque la convention a été faite, mais qui devint plus tard à l'emploi de la North Atlantic Trading Company dut aussi comparaître mais il refusa de divulguer les noms de ceux qui faisaient partie de la compagnie. M. Preston, qui fut également entendu, ne voulut pas non plus dévoiler les noms des associés de la compagnie qui avait reçu $360,000. Des motions furent proposées ici pour forcer ces personnages de comparaître à la barre de la Chambre et de répondre à certaines questions, mais elles furent rejetées par le parti ministériel.

En 1906, sir George Foster, alors député de Toronto-Nord, proposa l'annulation du contrat, et durant le débat qui s'ensuivit, M. Oliver, ministre de l'Intérieur lui apprit que le contrat avait été résilié. On demanda au ministre quand avait eu lieu cette résiliation, et il répondit qu'elle datait de deux semaines environ avant la discussion de ce contrat. Aucune raison satisfaisante ne fut donnée. La compagnie avait signé une convention avec le Gouvernement pour une période de plus de dix ans dont deux seulement étaient écoulés, mais le contrat était annulé. Ce n'était même pas en vertu d'un décret que le premier accord avait été fait en 1899, mais seulement de l'autorité d'une lettre du sous-ministre de l'Intérieur adressée à la North Atlantic Trading Company et M. W. T. R. Preston avait accepté la proposition au nom du Gouvernement. Cette compagnie cessa ses opérations en 1906 et il fut proposé l'année suivante de faire une nouvelle enquête. Mais cela fut rejeté aussi par le Gouvernement. Si je mentionne ces faits c'est qu'on a fort soupçonné alors certaines compagnies maritimes d'avoir obtenu des pots-de-vin au sujet du service des immigrants à cette époque. Je crois que l'on a câblé à sir William Petersen de venir au Canada concernant l'enquête qui va être tenue, et il se peut qu'il jette quelque lumière sur les agissements passés de la North Atlantic Trading Company.

Je n'en dirai pas davantage et je n'aurais pas pris la parole si ce n'était de la même attitude que j'ai assumée l'an dernier lorsque j'ai fait en cette enceinte des assertions qui

sont restées sans réponse jusqu'à ce jour. On n'a pas tenté de réfuter une seule de mes allégations relatives à cette affaire, soit l'an dernier soit durant la présente session. Certains membres du Gouvernement sont un peu au fait de ce qui s'est passé en ces années-là et j'espère qu'avant la fin du présent débat quelques-uns d'entre eux entreprendront d'expliquer à la Chambre pour quelle raison on a choisi, entre tous autres dans le Dominion du Canada, ce monsieur W. T. R. Preston, pour préparer un rapport sur une question de cette importance. L'an dernier, j'exprimai ma conviction que la question des transports était un des grands problèmes que le pays eût à résoudre. Des tarifs de transport exhorbitants absorbent les bénéfices d'affaires et ajoutés aux salaires élevés qui ont cours de même qu'à certaines autres circonstances désavantageuses, sont responsables de l'abandon de la terre par un bon nombre d'agriculteurs et de la mauvaise situation général du moment. Mais en dépit de mes protestations et de la motion que je proposai à la Chambre cet homme fut choisi et maintenant son rapport, daté le 31 décembre, est soumis au Parlement. Le contrat avec sir William Petersen, objet de la présente discussion, fut conclu vingt jours avant l'envoi du rapport Preston. Il y a quelques jours j'ai remarqué dans le *Manitoba Free Press* un article qui laisse entendre que ce contrat fut conclu au cours de l'été, — voilà assez longtemps. Le journal dit:

> Quant à sir William Petersen, ses difficultés semblent résulter d'un changement de ministère survenu en Angleterre l'automne dernier. Le contrat avec le gouvernement canadien fut conclu pendant l'été alors que le ministère Ramsay Macdonald était au pouvoir. Le parti ouvrier en Angleterre fit un accueil très cordial aux offres d'aide de sir William; on dit même qu'avant de signer le contrat il s'était assuré une avance sous l'empire de la loi dite *Trade Facilities Act*.

Assurément, le ministre du Commerce (M. Low) au lieu d'adopter une attitude belliqueuse en Chambre, aurait pu nous parler franchement au sujet de cette question et alors, j'en suis sûr, nous aurions évité une bonne part de toute cette discussion. Mais non, il a voulu, étrangement, déclarer que le Gouvernement n'entendait pas accepter la responsabilité de ce contrat qui pourtant, a-t-il dit, n'est point susceptible du moindre changement. Le ministre a affirmé son intention de faire soumettre à un comité spécial de la Chambre ce contrat qu'on ne peut modifier. Il est sans précédent qu'un ministre soumette son programme à un comité spécial et qu'il ne puisse le changer au besoin. Je ne crois pas qu'un seul honorable député ait connaissance que cela se soit jamais fait par le passé. Mes honorables amis à ma gauche peuvent dire: "Oh! mais c'est la méthode démocratique". Cela peut être démocratique à leur sens, mais j'ose dire que cela n'est pas conforme aux traditions parlementaires britanniques. Il ne manque à ce contrat que la ratification du Parlement. Puisque le Gouvernement a conclu le marché pourquoi n'en accepte-t-il pas toute la responsabilité et ne soumet-il pas toute la question au comité général de la Chambre comme à l'ordinaire? La majorité des membres ne sauront pas ce qui se passe au comité spécial et il faudra tout reprendre la discussion à nouveau, car chacun des honorables membres de la Chambre a autant le droit que les membres du comité spécial de tout savoir au sujet de cette question. Est-ce que le ministre ne connaît pas, est-ce que le Gouvernement ne connaît pas les arguments qu'il peut faire valoir pour amener la Chambre à ratifier ce contrat? Faut-il communiquer avec la Chambre par l'intermédiaire d'un comité spécial, mander des témoins devant ce comité et mettre tous les autres députés dans l'obligation d'interroger les membres du comité pour savoir à quoi s'en tenir? A la Chambre des communes en Angleterre, on a toujours suivi la coutume de soumettre aux représentants du public les plus amples renseignements sur toute question. Mais voici qui a son importance: Le Gouvernement apparemment a abandonné le rapport de W. T. R. Preston, et même aujourd'hui il ne se fie pas non plus au rapport du comité extraordinaire qui siégea voilà deux sessions ni à celui du comité de l'agriculture; en effet, hier soir vers la fin de son discours l'honorable représentant de Lunenburg (M. Duff) a eu bien soin de souligner que le Gouvernement, lorsqu'il a signé ce contrat, s'est inspiré de certains renseignements tirés d'une source autre que ces deux comités. Alors, pourquoi le Gouvernement ne soumet-il pas le contrat à la Chambre. Si des circonstances comme celles que signalent le *Manitoba Free Press* ont nécessité une modification du contrat que le Gouvernement conclue une nouvelle convention avec sir William Petersen, au besoin, et qu'il la soumette à l'approbation de la Chambre comme cela se fait toujours. Pourquoi tout ce trompe-l'œil d'un comité spécial, témoins, exposés et le reste, si le Gouvernement va modifier son marché? J'ose dire que vu le caractère du contrat, s'il est renvoyé devant un comité spécial il ne reviendra jamais devant la Chambre. Et je crois que le Gouvernement en serait bien aise. Hier soir le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) s'est efforcé de traiter cette question. Et qu'a-t-il fait?

L'hon. M. GRAHAM: Un exposé de tout premier ordre.

M. SUTHERLAND: S'il y a des députés qui ont été au théâtre, l'autre soir, ils ont manqué une belle occasion, car s'ils avaient été présents à la séance de la Chambre, ils auraient été témoins d'une véritable représentation de vaudeville. Je n'ai jamais vu un ministre se donner en spectacle comme l'a fait, ce soir-là, le ministre de l'Agriculture, alors qu'il s'agissait d'une politique importante du Gouvernement. Je crois que le ministre des Chemins de fer (M. Graham) va adresser la parole aujourd'hui; j'espère qu'il discutera sérieusement, car il comprend les difficultés auxquelles le Canada doit faire face et que les défenseurs de ce contrat ont déjà signalées.

La subvention annuelle de £275,000 ne représente peut-être pas le chiffre final, car il suffit de l'autorisation du ministre du Commerce (M. Low) pour l'augmenter indéfiniment. Ainsi, il peut juger à propos d'avoir vingt, peut-être quarante, soixante ou même cent navires; il est donc impossible de prévoir les obligations que comportera la ratification de cet accord. Il est possible que nos obligations provenant du chemin de fer transcontinental soient une bagatelle en comparaison des dépenses que peut entraîner ce projet-ci. Malheureusement, le Gouvernement ne semble pas comprendre les responsabilités que le pays encourt, ni les difficultés qui réclament aujourd'hui une solution de notre part. On a besoin de pratiquer la plus stricte économie et tout le monde sait que ce n'est pas avec dix petits navires subventionnés par l'Etat qu'on pourra régir les tarifs maritimes.

Mais que fait-on de la Marine de commerce du gouvernement canadien? Le premier ministre répond: Elle n'est d'aucune utilité. C'est l'idée que beaucoup de gens se font de tout ce qui appartient à l'Etat. Il y en a qui disent que notre Réseau national ne vaut rien. Pour moi, je ne crois pas qu'un gouvernement puisse exploiter une entreprise aussi bien et aussi efficacement qu'un particulier ou une société; mais les chemins de fer qui forment actuellement le Réseau national couraient l'un après l'autre à la faillite, ils nous tombaient sur les bras et le gouvernement de l'époque ne pouvait faire mieux que de les prendre et de les exploiter. Nous avons la Marine de commerce de l'Etat qui compte soixante navires. Qu'a fait le parti libéral lors de sa convention nationale à Ottawa, en 1919? N'a-t-il pas condamné le gouvernement pour ne pas avoir fait plus pour venir en aide au service transatlantique de notre marine de commerce nationale? Monsieur l'Orateur, d'après le rapport que j'ai devant moi, la marine de commerce du gouvernement canadien ne fait pas si mauvaise figure, comparée aux navires prévus dans le contrat de sir William Petersen. Le relevé du tonnage de notre Marine marchande que l'honorable député de Brandon (M. Forke) a cité n'est pas exact. Il y a dans le service quarante-deux navires jaugeant chacun plus de 4,500 tonneaux; trente-deux de plus de 5,000 tonneaux; vingt-six au-dessus de 8,000 tonneaux et deux de plus de 10,000 tonneaux soit soixante en tout. Cependant le Gouvernement propose de donner une subvention de £275,000 pour dix navires de 5,000 tonneaux. On répond que les machines sont de différents modèles Oui, les vieux bateaux du type "bottle-neck" de l'entreprise de service transatlantique de 1897 avaient soi-disant des avantages sur tous les autres navires alors en existence, mais on s'aperçut plus tard qu'il n'en était rien. Il est bien posible que la supériorité que sir William Petersen revendique pour ses navires soit du même genre. D'abord, il n'a pas de navires. Certes, le contrat indique qu'il y en a un ou deux en construction, sous la foi d'un contrat qui va être soumis à un comité spécial de la Chambre. Cela prouve jusqu'à quel point le Gouvernement compte sur l'adoption de ce projet.

On a rendu certains témoignages devant le comité d'agriculture en 1923, relativement à la Marine marchande de l'Etat; mais je pense qu'on se fait une fausse idée de ce que sont ces témoignages. Le 21 mars 1923, M. Cunningham, chef du mouvement de la Marine marchande de l'Etat, déposa ce qui suit:

Par le président:

Q. M. Cunningham, en jetant un coup d'œil sur cette liasse, j'ai cru que nous devrions avoir d'autres renseignements sur ce point: Est-ce que les différentes lignes de Montréal font partie de la conférence de l'Atlantique-Nord?—R. Oui, monsieur.

Q. Je crois que vous avez dit à maintes reprises qu'en faisant partie de cette conférence la marine marchande du gouvernement canadien ne s'obligeait pas à maintenir les tarifs?—R. En faisant partie de cette conférence les représentants de la marine marchande du gouvernement canadien se réservent le droit d'agir indépendamment s'il le faut, en faveur des exportateurs canadiens.

Q. C'est une chose bien comprise entre les autres lignes et vous-mêmes?—R. Oui, monsieur.

Il ne semble pas que ce soit un si grand crime pour le chef du mouvement de la Marine marchande de savoir ce que faisaient les autres compagnies maritimes. Comment pourrait-on administrer une compagnie maritime autrement? On prétend que la Marine marchande de l'Etat n'a pas abaissé les tarifs; qu'elle était unie aux autres, qu'elle a pris l'attitude de spectatrice passive et a permis à la conférence de fixer des taux. Voyons ce qui a été dit à ce sujet lors de l'audience

dont je parle. Je cite à même le témoignage de M. Cunningham:

Q. Quand vous étiez ici, hier ou l'autre jour, je crois que vous nous avez dit que vous aviez, en certaines occasions, mis de côté les tarifs arrêtés par le comité des transatlantiques canadiens et mon impression est que vous nous avez dit que cet écart des tarifs s'est produit environ une fois par mois. Ai-je raison? —R. La manière dont la question a été posée pourrait indiquer que cet écart des tarifs s'est produit une fois par mois, mais ce que je voulais dire c'est que le nombre total de cargaisons acceptées pourrait former un total de trente-six, pendant trois années.

En trente-six occasions, on a mis de côté les tarifs établis par cette conférence en essayant de satisfaire le peuple. On a aussi demandé au témoin sur quelles denrées ces réductions avaient été accordées. L'une d'elles était la viande, pour laquelle le tarif a été baissé de $1.50 à $1.25. Une autre était le cuir. Je cite:

Vous venez de nous parler de trois discussions au cours de vos quatre années d'exploitation. Dites-nous à quel sujet vous avez combattu pour des tarifs moins élevés et quelles denrées étaient intéressées?—R. Je me souviens que le cuir à semelle en rouleaux était un des articles pour lequel nous avons voulu satisfaire les demandes de l'expéditeur en accordant une réduction considérable.

Q. Avez-vous obtenu le consentement de votre association à cette réduction?—R. Oui.

La conférence n'est pas intervenue malgré la réduction consentie.

Q. Qu'entendez-vous par réduction considérable?—R. Je crois que c'était de $2 à $1 par 100 livres.

Tout le monde admettra que pour une réduction, c'en était une. Le tarif était réduit de moitié.

Le très hon. M. MEIGHEN: Des plaintes ont-elles été faites au sujet de la qualité des navires?

M. SUTHERLAND: Non.

Q. Combien d'expéditions cela comprenait-il?—R. Malheureusement, une fois que nous eûmes réduit le tarif nous n'avons pas eu de consignation.

Dans ces circonstances, qu'est-ce que le gérant du transport des marchandises de la marine marchande de l'Etat pouvait faire? Il réduit le tarif de moitié et, cependant, les consignations vont à d'autres. On lui a demandé:

Q. Pourquoi est-ce allé à une autre ligne?—R. C'est le privilège de l'expéditeur.

Le Gouvernement va-t-il entreprendre de forcer les gens à expédier leurs marchandises par ces navires subventionnés si les tarifs sont réduits? Voilà une réduction de 50 p. 100 et, cependant, notre marine ne fait pas l'expédition.

On a aussi dit quelque chose devant le comité au sujet des bestiaux et l'explication a été que les navires du Gouvernement devraient être aménagés autrement afin de pouvoir transporter le bétail. Il n'y a pas de raison pour qu'on ne fasse pas ces réflexions. Il est vrai que la marine de l'Etat ne s'est pas beaucoup occupé du transport des bestiaux, car, comme l'a fait observer M. Cunningham, cela n'avait rien de rémunérateur, les bestiaux étant transportés à perte. M. Cunningham a aussi démontré que cette conférence n'avait aucunement affecté le prix du transport des grains, de la farine ou des bestiaux; car ces articles n'étant nullement compris dans le programme de la conférence. Et on nous demande aujourd'hui de croire, en dépit de tout ce qui s'est dit, que la marine marchande de l'Etat faisait partie de cette coalition dans le but d'augmenter les taux. On a demandé au premier ministre pourquoi il n'avait pas retiré la marine de l'Etat de la coalition pour lui faire faire la concurrence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lors de l'enquête, est-ce qu'on a donné quelque preuve que la conférence exerçait un contrôle des tarifs sur le grain, la farine et les bestiaux?

M. SUTHERLAND: Je ne saurais le dire, mais d'après M. Cunningham, ces denrées n'étaient pas sous la haute main de la conférence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est ce M. Cunningham?

M. SUTHERLAND: Il est gérant du mouvement des marchandises de la marine marchande de l'Etat. On a entendu une foule de témoignages, dont beaucoup sont contradictoires. C'est pour cette raison que l'honorable député de Brome (M. McMaster) et le comité désiraient vivement que le comité fût formé à la session suivante et, si le Gouvernement avait agi comme il convenait, c'est une chose qui lui aurait acquis la confiance du peuple. Si le même comité ou un comité analogue avait siégé lors de la dernière session, on ne connaîtrait pas ce soupçon qui règne actuellement dans l'esprit du peuple touchant ce contrat—un contrat qui, basé soi-disant sur le rapport du commissaire, a été préparé vingt jours avant que ce rapport ait été expédié au Gouvernement.

Le Gouvernement se trouve dans une situation très favorable parce que nous avons un immense réseau national de chemins de fer. Ces chemins de fer sont dirigés par la commission des chemins de fer et ils peuvent utiliser les navires de la marine marchande canadienne par cet immense réseau. Pourquoi subventionner une autre ligne pour faire concurrence à la marine de l'Etat et la ruiner? Cela me semble la conséquence inévitable du projet du Gouvernement; je n'en puis venir à d'autre conclusion. Nous avons soixante navires, dont plusieurs jaugent deux fois autant que ceux que l'on subventionnera, et les obligations croissantes que nous impose notre réseau de

chemins de fer devraient engager le Gouvernement à se montrer très prudent à propos de l'énorme dépense que comporte cette proposition.

J'ai commencé en citant les paroles prononcées sur ce sujet par le premier ministre au cours du débat sur l'adresse. Le discours du trône disait aussi:

Au sujet des frets maritimes pour surmonter les embarras causés au commerce d'exportation par cette puissante coalition connue sous le nom de conférence de l'Atlantique-Nord.

Remarquez les termes: "les embarras causés au commerce d'exportation par cette puissante coalition connue sous le nom de la conférence de l'Atlantique-Nord. Le ministre des Chemins de fer ne prétendra pas je conjecture, que l'exploitation des services de navigation ne demande pas presque nécessairement une conférence des intéressés. S'il existe une coalition il faut s'en occuper, mais j'ose prédire que la solution proposée par le Gouvernement n'aura aucun effet. Le Gouvernement a déjà fait voter une loi pour réglementer les tarifs de transport sur les Grands lacs, puis il a été obligé d'y renoncer et de supplier les compagnies américaines de venir la violer. Il dut s'engager à compenser ces compagnies en cas de poursuites pour violation de la loi canadienne. Au cours du débat sur l'adresse, le premier ministre disait:

Cette Chambre recevra bientôt un rapport révélateur sur ce syndicat et sa réglementation des tarifs de transports maritimes.

A quel rapport faisait-il allusion? Au rapport connu sous le nom de rapport Preston, ou non? Ce point devrait être éclairci. Il ajoutait:

Nous proposons la solution dont parle le discours du trône. Elle sera expliquée minutieusement à la Chambre en temps et lieu et nous espérons qu'elle aidera à résoudre nos problèmes nationaux.

Nous espérons que l'effort du gouvernement canadien ne sera pas isolé et que nous pourrons compter sur la coopération de tous les Dominions autonomes, et même du gouvernement de la mère patrie, dans cette lutte contre ce grand monopole du transport maritime dont souffrent, non seulement le commerce du Canada, mais le commerce de l'Australie, de l'Union Sud-Africaine, de la Nouvelle-Zélande. . .

Ainsi de suite. Je ferai remarquer que le premier ministre en a bien rabattu à propos de l'intangibilité de cette convention, depuis que le débat est commencé. Maintenant, elle est susceptible d'être modifiée si elle est renvoyée au comité. Il me semble que le Gouvernement devrait expliquer pourquoi il est obligé de modifier son attitude et pourquoi, dans le cas où sir Willian Petersen refuserait d'exécuter ce contrat ou un contrat modifié, il s'en rapporterait jusqu'à ce point à la Chambre. Je n'ai cessé de dire à propos des ouvertures de crédit qu'il semble absolument nécessaire d'épuiser tous les moyens de renseignements lorsque le ministère demande certains fonds Le projet actuel comporte une très forte dépense, plus considérable que maintes gens ne se représentent, trop forte pour le pays dans les circonstances actuelles, à moins que le succès ne soit complètement assuré.

Je n'ai pas l'intention de prolonger mes remarques. J'ai essayé de signaler quelques-uns des motifs qui rendent le contribuable sceptique quant à la sincérité du Gouvernement dans cette affaire. Je crois qu'il a raison de se méfier de la conduite du Gouvernement depuis le commencement. Son refus de nommer un comité à la dernière session porte à croire qu'il n'attachait guère d'importance au travail accompli par le comité spécial de 1923. Son choix comme commissaire enquêteur, véritable ou simulé dans cette affaire, d'un homme dont la notoriété ne le justifiait pas de lui confier pareille tâche prête aussi au soupçon. M. Preston en effet, est bien connu à cause de sa participation aux scandales électoraux du passé et à d'autres transactions louches, choses que l'on oublierait bien, sans la persistance du Gouvernement à le tenir au premier plan en l'identifiant à des projets comme ceux dont il est question. Je voudrais bien savoir quelle compétence particulière cet homme a jamais montrée pour le désigner à un rôle aussi important que celui qu'il paraît avoir rempli dans la présente circonstance. Le Gouvernement ne peut certainement pas répondre par le silence à toutes ces questions qui lui ont été posées et répétées.

L'hon. M. MOTHERWELL: Si l'honorable député me permet de lui couper la parole, je répondrai à cette question. M. Preston a été choisi parce que c'est un bon chat.

M. SPENCE: Veuillez expliquer cela.

M. SUTHERLAND: Je ne comprends pas.

L'hon. M. MOTHERWELL: L'honorable député ne sait-il pas ce qu'est un bon chat?

Quelques VOIX: Plus fort.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je dis que M. Preston a été nommé parce qu'il est bon chat — C-h-a-t.

M. SUTHERLAND: Nous obtenons quelques bribes de renseignements après un long délai. Nous savons maintenant que cet homme a été nommé parce qu'il est bon "chat", mais un chat mange généralement la souris lorsqu'il l'attrape d'après les observations que j'ai faites sur les félins. Je ne puis croire que le ministre de l'Agriculture est sérieux. Parce que c'est un bon chat; certains honorables députés désirent peut-être en connaître un peu plus sur le compte de ce chat expert. Il y a si

longtemps qu'il furette en ce quartier qu'il doit avoir acquis un flair remarquable. J'ai ici un index qui donne quelques-unes des circonstances où le nom de ce chat expert a été mentionné dans la Chambre des communes. L'index ne remonte qu'à l'année 1899, mais au volume trois des Débats de cette année, à la page 6938, (version anglaise), il en est fait mention, ainsi qu'à la page 8570. Je ne dirai pas à quel sujet, mais dans chaque cas il s'agit de démarches plutôt suspectes du chat. Au volume trois, page 8570, (version anglaise), on demande au Gouvernement quel est le salaire du chat et on répond qu'il reçoit $3,000 par année et ses dépenses. On remarquera qu'il s'agit de l'époque, ou de celle qui a précédé, où il était occupé à amener "ces 100 familles d'étrangers dans ces circonscriptions avoisinantes d'Ontario", et pendant laquelle il travaillait de concert avec la North Atlantic Trading Company qui recevait cinq dollars par tête pour tous les Doukobors et autres immigrants de l'Europe centrale. Dans le même volume, à la page 8574, les honorables députés trouveront un état des sommes d'argent que l'on a versées à cet individu. Dans le même volume encore, aux pages 8574 et 8575, il est encore question de lui. Puis aux pages 8578 et 8618 (version anglaise toujours), nous trouvons un long débat à son sujet et une motion demandant que l'on se dispense des services de M. Preston. Ce débat se termina par le rejet de la motion. Son nom revient aux pages 8618 et 10214 où une motion demande son renvoi du service à cause de la part qu'il a prise à l'élection d'Elgin-Ouest. Cette motion fut repoussée, comme on peut le voir à la page 10217. En 1901, nous trouvons une demande de renseignements de la part de M. Wilson sur le retour de M. Preston au Canada, l'objet de sa visite et le reste; il est question de lui de nouveau à la page 4820 de la version anglaise. Dans les Débats de la même année, 1901, à la page 4819, il est question de ses démarches. On mentionne également son nom aux pages 4819 et 4842 des débats de 1901. En 1903, il est de nouveau question de lui. Son nom apparaît aux pages 11184 et 12220 (version anglaise) où il est mentionné que M. Preston a dû comparaître en cour pour répondre à une poursuite du bureau de placement du Canada. Puis en 1904, volume quatre, aux pages 6014 et 6015, M. Clarke, représentant de Toronto, attire l'attention sur une lettre publiée dans le *Times*, de Londres, le 18 juin 1904, relativement aux difficultés entre lord Dundonald et le gouvernement canadien et signée par M. Preston; un débat s'ensuit (voir pages 6551 et 6552, version anglaise). En 1904, volume quatre, aux pages 7817 et 7818, on trouve le nom de l'individu. En 1905, volume un, page 452, on demande des renseignements sur son traitement, ses dépenses et autres choses. En 1906, volume trois, page 4451, M. Monk propose une motion sommant M. Preston de comparaître à la barre de la Chambre pour avoir refusé de répondre à certaines questions concernant la North Atlantic Trading Company. Les honorables députés trouveront ce débat entre cette page et la page 4535, version anglaise. On soulève aussi la même question à la page 4534. En 1909, volume quatre, page 5656, M. Borden demande:

Quand a-t-on transféré M. Preston du Japon en Hollande?

Sir Wilfrid Laurier répond qu'il a été envoyé en Hollande au cours du dernier mois.

Maintenant, vu le scandale que comportait le refus de ces officiers du gouvernement de divulguer les noms de ceux qui avaient reçu cette somme de $360,000, on fut forcé de mettre fin à la compagnie ou au contrat, et on envoya M. Preston au Japon, on ne pouvait l'envoyer beaucoup plus loin, et, évidemment, il se mit de nouveau dans l'embarras dans ce pays.

En 1909, volume quatre, page 6657, M. Reid et M. Ames soulèvent la question de plaintes portées contre M. Preston pendant son séjour au Japon, et au cours de la même année, volume quatre, page 5999. M. R. L. Borden parle des plaintes au sujet de la conduite de M. Preston au Japon.

Puis en 1907-1908, volume un, page 360, M. Foster demande:

(1) Quand M. Preston a-t-il abandonné la propagande d'immigration en Angleterre?
(2) A quoi a-t-il été employé depuis? (b) Où (c) Quelles sommes lui ont été payées comme salaire? (d) comme frais de déplacement?

L'honorable M. Frank Oliver répondit comme suit:

(1): 26 octobre 1906; (2) (a) et (b): A été nommé commissaire du commerce pour le Canada en Chine, au Japon et dans la Corée, le 31 août 1906.

J'ai lu que les Chinois prennent des souris, mais je ne m'attendais pas à voir un fonctionnaire du Gouvernement se livrer à cette besogne. La réponse continue:

A pris possession de cette charge le 27 octobre 1906 (c) $3,948.39—$2,702.48, y compris $1,034.70 pour frais de séjour à Capetown.

En 1909, au volume I du hansard, page 194, 27 janvier nous trouvons la question suivante du Dr. Reid:

La chambre de commerce étrangère de Kobe, Japon, a-t-elle envoyé au Gouvernement un mémoire protestant contre les agissements de M. Preston?

Sir Wilfrid Laurier répondit par l'affirmative. On avait protesté contre lui. M. Reid demandait encore:

Est-il à la connaissance du Gouvernement que le *Japan Weekly Chronicle*, dans ses articles, déclare que

M. Preston est tout à fait outrageant dans ses déclarations et insinuations contre les marchands étrangers et demande son rappel?

Et sir Wilfrid Laurier répondit négativement.

M. Reid demanda si la gouvernement avait pris quelque mesure à son sujet et sir Wilfrid répondit encore par la négative.

Il en est encore question au volume I du hansard de 1909, 3 février, page 507.

A la page 4,204 du volume II du hansard de 1909, 5 avril, on voit cette question de M. Ames:

(1) M. Preston occupe-t-il encore le poste de commissaire du commerce canadien au Japon?

(2) Lui a-t-on demandé de revenir au Canada, ou le Gouvernement lui a-t-il permis de revenir? Dans l'affirmative, pour quelles raisons?

(3) Le Gouvernement se propose-t-il de lui donner un autre emploi?

(4) Le Gouvernement déposera-t-il sur le bureau de la Chambre les communications des chambres de commerce étrangères de Kobe et de Yokohama protestant contre les actes de Preston?

Dans le débat qui s'ensuivit, on apprit qu'il avait été transféré dans l'Europe septentrionale.

A la page 1638 du volume I du hansard de 1909-10, 15 décembre 1909, on voit que l'honorable M. Monk fit une déclaration relative aux accointances de M. Preston avec la North Atlantic Trading Company et un débat s'ensuivit.

Dans le hansard de 1909-10, volume I, à la page 692, il y a une motion de M. Mackenzie pour faire déposer sur le bureau de la Chambre les copies des jugements relatifs à une poursuite intentée par M. Preston au Japon.

Dans le hansard de 1919, il est question de déclarations publiées par M. Preston dans les journaux relativement à des soldats reposant dans le sol des Flandres pour la seule raison qu'ils avaient voté pour le parti libéral. Mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre se rappelleront les insinuations—ce n'étaient pas des accusations—faites dans l'ancien édifice du Parlement et la promesse qu'ils faisaient d'enquêter ces choses lorsqu'ils arriveraient au pouvoir. Pourquoi n'ont-ils pas fait faire, quand ils en ont eu l'occasion, une enquêtes sur les calomnies débitées alors par leurs représentants? C'est M. Preston qui était responsable. L'an dernier, quand je soulevai cette question, l'honorable député de Renfrew-Nord—je crois que c'est lui—demanda pourquoi M. Preston avait été arrêté. Je dirai aujourd'hui à mon honorable ami que je ne savais pas alors pourquoi il avait été arrêté. Il fut arrêté pour être allé dans les camps militaires et pour avoir interviewé des soldats en un endroit où il n'avait pas le droit d'aller sans en avoir obtenu la permission. Il fut arrêté comme suspect et emprisonné, puis il fut relâché après avoir expliqué qui il était. Il prenait encore des souris.

En 1922 l'honorable M. Guthrie demanda des détails sur une dépense de $1,509.95 pour une maison louée par M. Preston en Angleterre, le loyer dû remontant à 1913-1914. Le gouvernement allait jusqu'à lui payer un loyer pour une période durant laquelle il n'était nullement au service du gouvernement.

Il est encore question de M. Preston dans les volumes suivants du hansard:

1921. Volume IV, page 3440.
1923. Volume I, page 203.
1923. Volume I, page 243.
1923. Volume II, page 1358.
1924. Volume I, page 726.

Quel chasseur de souris! Je n'ai pas relevé ces choses pour le plaisir de le faire. Je ne crois pas avoir jamais vu ce monsieur avant qu'on me le montrât l'autre jour dans la galerie de la Chambre, mais j'espérais que le nettoyage que nous eûmes dans Ontario en 1905 mettrait pour toujours fin à des scandales comme ceux que nous avions alors dans ce pays. Si le Gouvernement désire obtenir la confiance du peuple canadien dans les projets qu'il présente à ce Parlement, il lui faudra nommer un homme d'un autre calibre et possédant une meilleure réputation que M. W. T. R. Preston. Il ne peut échapper à la responsabilité qui lui incombe en cette affaire.

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, la Chambre ne doit pas s'attendre à me voir m'occuper bien longuement de la vieille querelle qui existe entre l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) et M. Preston. L'honorable député a parlé des sommes que M. Preston a coûtées au pays. Je crois que le salaire de M. Preston serait considéré insignifiant si on le comparaît à ce que coûte Donald Sutherland au Parlement.

M. SUTHERLAND: Puis-je faire remarquer à mon honorable ami que j'ai ici un volume du hansard du Sénat, dont je n'ai aucunement parlé? Je n'ai touché qu'à ce qui s'est passé à la Chambre des Communes.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami le garde jusqu'à ce qu'il arrive au Sénat; il lira alors tout ce qui se rapporte à M. Preston dans le hansard de la Chambre des communes, tout ce qui apparaît maintenant dans le hansard du Sénat et ce qui y sera d'ici à ce qu'il fasse partie de la Chambre haute. Le temps n'est pas arrivé, cependant. Je ne ferai que cette réflexion: je laisse à M. Preston le soin de se défendre lui-même. Lorsque les honorables députés le rencontreront au comité, ils verront qu'il peut très bien le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) l'aidera.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'aura pas besoin de l'aide de l'habile ministre de l'Agriculture. L'honorable député d'Oxford-Sud a lu une lettre qu'il prétend avoir été écrite par M. Preston, au sujet de la répartition des votes des immigrants. Elle ressemblait fort à une page de la loi relative aux élections du temps de guerre, laquelle tendait à répartir les votes de nos soldats, par tout le Canada, là où ces votes pouvaient être le plus utiles au parti tory. Ce qu'a écrit M. Preston dans cette lettre, même si cette dernière est authentique, n'est pas comparable à ce qu'on fit avec la loi des élections du temps de guerre. La lettre ne représentait que l'opinion d'un homme, tandis que l'avilissement des électeurs canadiens fut le résultat des efforts concertés de tout un parti qui adopta une loi à cet effet. J'en ai fini avec mon honorable ami.

Ce problème des transports, comme le savent tous mes honorables collègues, est ardu et il n'est pas nouveau. Je pense souvent à part moi que les difficultés que l'industrie, particulièrement l'agriculture, doit surmonter tiennent à des causes plus graves que la question du transport, avec cette seule réserve que le prix exorbitant du transport est l'un des obstacles au succès de l'agriculture. Lorsqu'un fermier conduit à la ville un chargement de foin non pressé, dans la vieille fourragère ordinaire, libre, retenu seulement par une perche fixée au sommet, tout le monde remarque que tous les chevaux affamés rencontrés le long de la route grignotent un peu de ce foin. Certaines gens sont assez charitables envers leurs chevaux, et ont assez peu de pitié envers l'homme qui s'en va vendre son foin, pour conduire un attelage près de la charrette et le laisser grignoter le foin tout le long de la route. L'on peut, à mon sens, établir une comparaison frappante entre ce procédé et les diverses opérations qui grignotent les produits de la ferme, des mines, des forêts et des pêcheries, depuis le moment où ces produits quittent le producteur jusqu'à ce qu'ils parviennent au consommateur. Jadis, nos ancêtres portaient à dos de cheval, un sac de blé au vieux moulin et en rapportaient une certaine quantité de farine et de produits secondaires. On disait, même en ce temps-là, que les meuniers prélevaient un joli droit de mouture. Un peu plus tard, le blé fut transporté, puis, la farine rapportée à la maison, dans une voiture tirée par deux chevaux; déjà ça se compliquait. Jusque-là il n'y avait qu'un péage, mais ensuite on se mit à transporter le blé à la ville, où on l'échangeait pour de la farine, soit deux péages. Plus tard on vendit et on employa le produit de la vente à l'achat de farine; un nouveau prélèvement s'ajouta aux autres et le nombre des intermédiaires augmenta. Et l'on en est rendu au point que, me dit-on, quand l'un de nos bons amis transporte son blé à la ville, il n'en rapporte pas la farine mais du pain. Ainsi tout le monde met à contribution le chargement du blé avant qu'il arrive à destination. Je prends le blé comme exemple. Suivons-le à partir du moment qu'il quitte la ferme; il arrive à l'élévateur, où l'on prélève un certain pourcentage; puis, de l'élévateur au train: autre prélèvement; chez le courtier de Winnipeg qui l'achète, prélèvement; sur les Grands lacs, à bord des navires, prélèvement; et un autre courtier entre en scène, de même qu'au moment d'assurer la cargaison. De sorte que lorsque le blé est rendu à la mer, et qu'on paie le fret maritime, on a dû verser déjà plusieurs prélèvements; et il faut tenir compte d'un autre courtier, au moment de la vente définitive du blé. J'en suis venu à la conclusion que le grand obstacle que le commerce canadien doit surmonter—et il en est probablement de même dans les autres pays—est que nous n'avons pas encore trouvé le moyen de transporter le produit, du producteur au consommateur, sans subir des frais très lourds.

M. FORKE: Nous avons trouvé la solution désirée, dans l'Ouest.

L'hon. M. GRAHAM: J'allais toucher ce point. Dans l'Ouest, vous avez un syndicat pour la vente en commun du blé, lequel a produit des résultats satisfaisants. Mais, après une visite en Europe, et quand on a vu ce qui se fait en Australie et ailleurs, on doit admettre que le syndicat pour la vente en commun du blé n'a résolu qu'une partie du problème; à mon humble avis, on devrait trouver un moyen de diminuer la disproportion que l'on remarque actuellement entre le prix encaissé par le fermier de l'Ouest et le prix versé par l'acheteur de Liverpool, d'Anvers, de Hambourg. Plusieurs associations font une besogne fort utile, en expédiant nos produits à l'étranger. Mais ces produits doivent encore passer par un intermédiaire quelconque avant d'être réellement vendus au consommateur. Les mêmes remarques s'appliquent à la farine, peut-être dans la même mesure. Ce n'est qu'un exemple que je donne avant d'en venir à la discussion du fret maritime, parce que ce dernier constitue l'un, et non le moins important, des prélèvements dont les produits du Canada, comme sur ceux des autres pays font l'objet du moment qu'ils sortent du sol jusqu'à ce qu'ils soient parvenu au foyer du consommateur.

En 1903, on s'est occupé de façon pratique des prix du transport des marchandises sur terre: c'est alors que fut nommée la commission des chemins de fer. Jusque-là tout était réglé par l'état d'esprit des autorités de chemins de fer et par l'étendue de la concurrence. J'ai une grande foi dans le travail accompli par la commission des chemins de fer, et selon moi, nous nous serions trouvés dans une situation encore plus embarrassée si nous n'avions eu une autorité comme celle-là pour lui soumettre nos problèmes en matière de chemins de fer. La commission que possèdent les Etats-Unis pour régler les questions de chemins de fer entre états a moins d'autorité, selon moi, que la commission canadienne. Les problèmes aux Etats-Unis sont parfois plus nombreux et de solution plus difficile du fait que l'autonomie des divers états et leur droit de réglementation des chemins de fer sont plus marqués que notre régime de réglementation provinciale. De fait, même si la loi en ordonne ainsi au Canada, la subordination de nos voies ferrées à l'autorité de la commission des chemins de fer est devenue une question d'ordre pratique. Une fois à l'œuvre et après que les commissaires eurent fixé un tarif fondamental de transport, le public s'aperçut que, quelque raisonnable que put être le tarif établi pour le transport sur terre, disons de l'ouest à l'est et *vice versa*, les armateurs n'en pouvaient pas moins élever les prix sur l'océan, annulant ainsi tout l'avantage susceptible de découler d'une diminution des prix sur terre. Ainsi, peu importait à une compagnie exploitant à la fois une ligue de chemin de fer et un service maritime quel tarif était fixé pour le transport sur terre, du moment qu'il lui était loisible de relever ses prix sur mer de façon à compenser ce qu'elle perdait dans son transport sur terre. Ce que l'on disait de ces compagnies à double service, sur terre et sur mer, pouvait s'appliquer d'une façon générale, vu que d'autres chemins de fer s'entendaient avec des compagnies de navigation pour remanier leurs prix de façon que, peu importe le contrôle exercé sur les prix du transport par voie ferrée, le fret maritime supprimât tous les avantages qu'en auraient retirés les expéditeurs sans cela.

C'est ce que l'on découvrit en 1910. J'eus alors l'avantage de discuter cette question du fret maritime avec feu le juge Mabee, qui à cette époque, était président d'alors de la commission des chemins de fer. Ceux qui l'ont connu et qui ont su le travail qu'il a accompli en qualité de président, conviendront qu'il fut toujours un ami sincère du public; toujours il s'efforça de rendre des décisions, qui sans être injustes pour les compagnies, pouvaient en même temps être de quelque profit pour les expéditeurs. Je vais vous citer au

[L'hon. M. Graham.]

long un mémoire préparé par le juge Mabee sur cette question; c'est pour bien faire voir que ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on s'occupe de cette question du fret maritime. Depuis quinze ans les divers gouvernements ont eu à lutter contre cette grande difficulté, mais le Gouvernement actuel est le seul qui a le courage de l'attaquer. C'est à ma demande que le juge Mabee prépara ce mémoire, dont le texte fut ensuite transmis au gouvernement britannique; je vais en donner lecture, car il est rempli de renseignements qui venant d'un tel homme ne manqueront pas d'intérêt pour les expéditeurs et pour tous les députés. Le 18 février 1910, j'écrivais la lettre suivante au ministre actuel des Postes (l'hon. M. Murphy) alors secrétaire d'Etat:

Cher M. Murphy:

Je vous inclus un mémoire que le président de la commission des chemins de fer, a préparé à ma demande, au sujet de l'action collective du gouvernement de la Grande-Bretagne et du gouvernement du Canada quant à la réglementation du fret maritime.

Voudrez-vous avoir la bonté de le soumettre à l'attention du gouvernement, de la métropole pour qu'on puisse se consulter sur cette question, vu que je trouve très désirable de prendre des mesures en vue de réglementer ces prix, pour des motifs exposés dans le mémoire.

Votre dévoué,

Geo. P. Graham.

L'hon. M. Charles Murphy, député,
Secrétaire d'Etat.

Le mémoire en question se lit comme suit:

Mémoire démontrant la nécessité de la réglementation législative du fret maritime et du trafic entre la Grande-Bretagne et le Canada.

En Angleterre, aux Etats-Unis et au Canada, depuis nombre d'années l'opportunité de réglementation par le gouvernement des tarifs des chemins de fer et du trafic a été reconnu. Dans l'intérêt du public, ces pays ont jugé nécessaire de créer des tribunaux avec des pouvoirs judiciaires concernant la réglementation des prix et des droits que les compagnies de chemins de fer exigent du public pour le transport des marchandises. Dans les trois pays la législation diffère dans les détails, mais c'est la loi anglaise qui a servi de fondement aux autres lois; les tribunaux ont des noms différents, leur juridiction varie en beaucoup de détail, quelques-uns ayant des pouvoirs plus étendus sur une plus grande majorité de sujets; mais quant à la réglementation des prix, pour les marchandises et pour les voyageurs, leur juridiction est à peu près la même.

Au Canada, la commission des chemins de fer en vertu de diverses lois qui la concernent, à savoir 3 Ed. VII, ch. 37, 6 et 7 Ed. VII, ch. 38, 7 et 8 Ed. VII, ch. 61 et 62, 8 et 9 Ed. VII, ch. 31 et 32, a juridiction sur tout ce qui touche aux chemins de fer (sauf leur constitution en corporation) ainsi qu'aux compagnies de télégraphe, de téléphone et de messageries.

Les pouvoirs de tous ces corps que réglementent les taux se limitent au transport sur terre, ou sur terre et sur les eaux intérieures; en d'autres termes, dès que les exportations atteignent le littoral d'un de ces trois pays, le Gouvernement perd tout droit de réglemener leur mouvement.

D'abord, pour ce qui regarde les conditions dans lesquelles s'effectue actuellement le transport des marchandises du Canada en Grande-Bretagne, prenez l'expédition du grain de Winnipeg à Liverpool par le port de Montréal et la route du Saint-Laurent. Le trajet par voie ferrée de Winnipeg à Montréal est de

1,414 milles; la distance de Montréal à Liverpool, par le détroit de Belle-Isle est de 2,760 milles, et par le cap Race, de 3,007 milles. Sous le régime de la loi actuelle, dès que ces marchandises atteignent Montréal, on n'a plus rien à dire touchant les prix et les conditions du transport, de sorte que sur les deux tiers du parcours, le mouvement des marchandises s'effectue aux prix qu'il plaît aux compagnies maritimes de fixer. Si ce grain va de Winnipeg aux ports de la baie Georgienne, par la voie de Fort-William ou de Port-Arthur, et de là par voie ferrée jusqu'à Montréal, le transport intérieur est raccourci de quelque 200 milles, et la réglementation du transport d'entier parcours diminuée d'autant.

S'il est sage de réglementer le transport sur terre, pourquoi n'est-il pas également sage en principe et dans l'intérêt du peuple de réglementer le transport maritime? Si le public retire quelque avantage de la réglementation des prix quant au mouvement de ces denrées sur terre, soit un tiers de la distance, il est juste de présumer que l'avantage serait bien plus grand, s'il y avait réglementation des prix, sur tout le trajet, de Winnipeg à Liverpool.

A ce sujet, remarquons que le Gouvernement a dépensé environ 11 millons pour creuser le chenal du Saint-Laurent, plus d'un million relativement au port de Montréal; qu'il a prêté environ 11 millions à la commission du port de Montréal et qu'il dépense chaque année des sommes considérables pour l'éclairage et le balisage sur le Saint-Laurent, et qu'il fait toutes ces dépenses dans le but de réduire le prix du transport sur la route du Saint-Laurent, en éliminant les dangers de la navigation. Dans le dernier rapport annuel de la commission du port de Montréal, il est dit que le Saint-Laurent, de Montréal à l'océan, passe pour le chenal le mieux éclairé et le mieux balisé du monde.

On dit que le Gouvernement a déjà dépensé quelque $750,000 en levées hydrographiques relativement au chenal de la baie Georgienne. Il est question de consacrer 100 millions ou plus à ce travail. Dans quel but? Diminuer le coût du transport de la récolte de l'Ouest aux ports de mer. On sollicite le Gouvernement de mettre la haute main sur les élévateurs à la tête du lac Supérieur, de diminuer les prix de transport par le canal de Welland, de hâter la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, tout cela, pourquoi? Abaisser le coût du transport aux ports de mer. A quoi bon, si toute réglementation des prix de transport cesse dès que les marchandises arrivent à ce point? Une ligne jusqu'à la baie d'Hudson s'impose et on la construira. Prenez Regina comme le centre d'où se fera l'expédition du grain et des bestiaux à un port d'exportation de la baie d'Hudson: il y aurait réglementation touchant les prix et les facilités de transport pour une distance de quelque 800 milles, et pas de réglementation pour un parcours de 3,000 milles jusqu'à Liverpool.

On a signé des contrats relativement à la construction d'élévateurs à Vancouver, et d'ici quelques années, une grande quantité de blé, de localités aussi loin à l'est que Regina, parviendra au consommateur anglais par la route de Vancouver à Salina Cruz, de là, par le chemin de fer de Tehuantepec (189 milles), à Puerto (Mexique), et de Puerto à Liverpool. Les distances par cette route sont les suivantes: Regina à Vancouver, 1,127 milles; Vancouver à Salina Cruz, 3,054 milles; Salina Cruz à Puerto (Mexique), 189 milles; Puerto (Mexique) à Liverpool, 4,800 milles. Nous avons donc un trajet par chemin de fer de 1,316 milles, dont 1,127 milles au Canada pour lesquels il y a réglementation des taux, et 189 au Mexique, et un parcours océanique de 7,854 milles. Il est probable qu'on ne saurait établir de réglementation efficace pour le tronçon de route mexicain; mais on pourrait soumettre à la réglementation d'un tribunal le tronçon entre Vancouver et Salina Cruz, probablement aussi la partie du trajet entre Puerto (Mexique), et Liverpool, pour tout ce qui regarde le grain expédié des ports canadiens.

Après le parachèvement du canal de Panama, le transport du grain canadien des ports de la Colombie-Anglaise se fera entièrement par eau jusqu'à Liverpool, soit une distance de 8,800 milles de Vancouver, par la voie du canal de Panama, et il serait possible de réglementer les taux sur la route entière, excepté le péage à l'entrée du canal, s'il en est à payer.

Tout ce qu'on a dit du transport du grain s'applique à tout mouvement de marchandises entre le Canada et la Grande-Bretagne, et à plus forte raison à toutes les importations de la Grande-Bretagne au Canada, parce que si elles viennent de l'intérieur du pays, le trajet en chemin de fer est bien plus court qu'au Canada.

On demande continuellement à la commission des chemins de fer de réduire les prix de transport des produits exportés, tels que le fromage, le beurre, le lard salé, les bestiaux, le grain, etc., et toute réduction des tarifs de transport sur terre donne aux compagnies maritimes l'occasion d'ajouter cela à leurs prix. Dans l'espace de quelques années, le Canada exportera en Grande-Bretagne de 600 à 800 millions de boisseaux de blé seul, et étant donné le transport dans l'autre sens qu'un pareil commerce d'exportation entraîne, ce sera fâcheux pour la population de la Grande-Bretagne et du Canada si on laisse les compagnies maritimes déterminer le coût du transport sur leur tronçon de la route, l'océan. Le temps d'obtenir la réglementation des tarifs touchant ce transport, c'est lorsqu'il est encore relativement dans son enfance, et non pas lorsqu'il se sera énormément développé et que des coalitions maritimes de tout genre auront surgi. Si les Etats-Unis avaient créé une commission des chemins de fer trente ans plus tôt, ils n'auraient jamais souffert des abus auxquels ils s'efforcent de remédier, depuis son établissement.

Le service des messageries s'accroît beaucoup. Dans toutes les parties du Canada, on demande la diminutiton du tarif des messageries. Prenez ce cas: on envoie un colis d'Angleterre à Winnipeg, par l'intermédiaire de la Dominion Express Company, propriété du Pacifique-Canadien. Ce colis traverse l'Atlantique dans un vapeur du Pacifique-Canadien, on le débarque à Montréal et de là, on l'expédie par la voie ferrée du Pacifique-Canadien jusqu'à Winnipeg. A quoi sert-il de diminuer les prix de Montréal à Winnipeg, quand pour recouvrer la différence, la compagnie de messageries n'a qu'à augmenter les prix du transport océanique? On peut dire la même chose dans la pratique de tous les échanges entre les deux pays, à l'heure actuelle. Si les législateurs voulaient se concerter, il serait très facile d'accorder des pouvoirs de réglementation touchant toutes ces matières, à un tribunal international composé de la commission anglaise des transports par chemins de fer et canaux et de la commission des chemins de fer du Canada, ou de certains membres désignés, de ces commissions. Il y aurait plusieurs détails à ajuster, mais il n'y a pas de doute qu'on ne puisse établir des lois appliquant à la compagnie maritime les principes généraux de la loi relative à la réglementation des tarifs de chemins de fer. Ces compagnies font le transport ordinaire. La plupart se sont formées en corporations en Grande-Bretagne. On dépense annuellement de très fortes sommes à leur bénéfice pour l'amélioration des ports, les phares, le balisage, etc. Il leur est très facile de constituer des monopoles; on les a accusées de l'avoir fait souvent. La Grande-Bretagne dépend pour sa subsistance de ses approvisionnements à l'étranger. Ce ravitaillement au Canada augmentera tous les ans. Nos importations de Grande-Bretagne augmenteront chaque année; c'est donc sûrement dans les intérêts de la population des deux pays que quelque tribunal puisse réglementer le prix du transport de tous ces échanges. Et ce ne devrait pas être non plus au

détriment des compagnies maritimes. Dernièrement, les prix de transport vers l'ouest ont augmenté de 25 p. 100; les compagnies maritimes ont prétendu qu'elles perdaient de l'argent, les expéditeurs se sont plaints beaucoup. Il n'existe aucun moyen d'établir si cette hausse a sa raison d'être. Si les compagnies maritimes étaient obligées de faire homologuer leurs tarifs et si l'on pouvait faire comparaître leurs représentants devant un tribunal pour établir la nécessité de la hausse, l'autorité pourrait autoriser le relèvement s'il est justifié, dans lequel cas il n'y aurait pas de mécontentement. En tout cas, les armateurs peuvent être obligés d'augmenter les prix et s'exposer par ce fait à être critiqués, bien qu'ils aient raison. Si, au contraire, ils ont tort, il devrait exister un moyen de les redresser.

Voilà une note que je tiens de l'ancien président de la commission des chemins de fer, le juge Mabee. Si je ne me trompe, le Gouvernement adopta un décret à ce sujet et le communiqua aux autorités anglaises.

Voulez-vous constatez qu'il est six heures, monsieur l'Orateur?

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

Reprise de la séance

PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE

RENVOI D'UN PROJET DE LOI

M. CAHILL (au nom de M. Marler) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 19) concernant un brevet de la compagnie canadienne du télégraphe sans fil Marconi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-on connaître les mérites particuliers de ce projet.

M. CAHILL: On m'a prié de demander la 2e lecture du bill, afin qu'il puisse être renvoyé à l'examen du comité. Je n'en sais pas plus long.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable membre ne nous en dit pas bien long. Ces bills sont quelque fois dangereux. La prolongation d'un brevet n'a pas l'air de grand chose. Cependant, c'est la loi qui fixe la durée de sa validité d'un brevet. On ne devrait pas demander la 2e lecture d'un bill ayant pour but de prolonger la durée d'un brevet, sans faire connaître à la Chambre les raisons particulières qui justifient ce renouvellement.

M. CAHILL: Puisqu'il y a opposition, je propose l'ajournement de la 2e lecture jusqu'au retour de l'auteur du projet (M. Marler).

(La motion est réservée.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI

M. BOUCHARD (au nom de M. Chevrier) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 20) concernant un brevet de la Concrete Surfacing Machinery Company. (cie des machines pour le bétonnage des routes.)

Quelques MEMBRES: Expliquez-vous.

M. l'ORATEUR: Comme l'auteur du bill n'est pas ici pour l'expliquer, il vaut mieux l'ajourner.

(La motion est réservée.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI

M. MICHAUD (au nom de M. Casgrain) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 21) concernant la compagnie canadienne du téléphone sans fil Marconi.

M. MACLEAN (York-Sud): Je fais la même observation pour ce projet que j'ai faite au sujet de l'autre. Voilà deux bills concernant la compagnie Marconi. En ce moment, on achève à New-York la fusion de toutes les compagnies de télégraphe et de téléphone, les câbles, les télégraphes sans fil et tous les réseaux Marconi. Le capital social atteindra le milliard.

M. l'ORATEUR: Je demande pardon à notre collègue. Le défenseur du bill pourrait l'expliquer et l'honorable membre (M. Maclean) aura ensuite la parole.

M. MICHAUD: On demande la deuxième lecture du projet afin de pouvoir le renvoyer aussitôt que possible au comité compétent.

M. GORDON: Je tiens du défenseur du bill qu'on ne propose aucun changement dans ses pouvoirs. Tout ce que l'on demande, c'est d'être autorisé à changer le nom de la compagnie.

Le très hon. M. MEIGHEN: On demande plus que cela. On demande à réduire la valeur au pair des actions, on ajoute aux pouvoirs de la compagnie qui veut être autorisée à exploiter des téléphones. On veut faire confirmer un certain règlement qui, si je ne trompe, réduit la valeur au pair des actions. Le bill tend à conférer à la compagnie le pouvoir d'augmenter ou de réduire son capital sur un vote des deux tiers.

M. l'ORATEUR: Ajourné. J'ai remarqué que, sauf quelques exceptions, les défenseurs des projets de loi sont généralement absents lorsque ces projets viennent en délibération. C'est mon devoir de faire observer le règlement. Je prie donc ceux de nos collègues qui ont des projets de loi à défendre d'être présents pour les expliquer.

(La motion est réservée.)

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES FRETS TRANSOCEANIQUES

La Chambre passe de nouveau à l'examen de la motion de l'honorable T. A. Low, ministre du Commerce, tendant à ratifier et confirmer un contrat passé entre Sa Majesté et sir William Petersen en vue de l'établissement d'une ligne de navigation transatlantique subventionnée et de la réglementation par l'Etat de certains frets maritimes, ainsi qu'à l'examen de la proposition d'amendement de cette motion déposée par M. Clark.

L'hon. M. GRAHAM: A la suspension de la séance, à six heures, je venais de terminer la lecture d'un mémoire assez long et fort intéressant de feu le juge Mabee, qui occupait à cette époque les fonctions de président de la commission des chemins de fer. Il faisait ressortir la sagesse de constituer un tribunal mixte pour la réglementation des frets maritimes afin que les prix de transports pussent être contrôlés depuis le point de production jusqu'au point de consommation, tant sur terre que sur mer. Pour faire suite à cela, je citerai le texte d'un décret du conseil ayant trait à la question. Voici:

Le comité du C. F. a examiné un rapport du secrétaire d'Etat pour les affaires extérieures portant la date du 21 février 1910, soumettant à sa considération un mémoire préparé par le président de la commission des chemins de fer, à la demande du ministre des Chemins de fer et des Canaux et insistant sur la nécessité pour le Gouvernement d'exercer une certaine autorité sur les prix exigés du public pour les tranports par eau, identique à celle qu'il exerce actuellement sur les tarifs de transport par rail. Le comité prie Votre Excellence de vouloir bien transmettre ce mémoire au très honorable secrétaire d'Etat pour les Colonies, en lui faisant part du désir des ministres de Votre Excellence, que cette importante question soit signalée à l'attention du Gouvernement de Sa Majesté en vue de créer un tribunal mixte pour la réglementation des frets maritimes.

M. MACLEAN (York-Sud): A-t-on reçu une réponse à cette communication?

L'hon. M. GRAHAM: Je parlerai de cela tout à l'heure. Cette communication portait la date du 26 février. Avec la permission de la Chambre, je ferai maintenant insérer dans les colonnes du hansard une autre communication du 21 février:

Le soussigné a l'honneur de soumettre à la considération de Votre Excellence un mémoire préparé par le président de la commission des chemins de fer, à la demande du ministère des Chemins de fer et des Canaux insistant sur l'opportunité d'une réglementation par le gouvernement des prix de transport exigés du public pour le transport sur eau, semblable à celle dont il est chargé actuellement en ce qui regarde les tarifs de transport par rail.

Le soussigné demande que ce mémoire soit transmis au secrétaire d'Etat pour les Colonies, en même temps que l'avis du désir des ministres de Votre Excellence, que cette importante question soit signalée à l'attention du Gouvernement de Sa Majesté en vue de la création d'un tribunal mixte pour la réglementation des frets maritimes.

Le tout respectueusement soumis.

Après avoir lu ce document, je tiens à faire ressortir le fait qu'il renferme une demande directe et spécifique de création d'un tribunal mixte pour la réglementation des frets maritimes. Ce fait revêt peut-être une grande importance, étant donné les événements ultérieurs. Vers la même date,—parfaitement, c'était le 28 février 1910,—M. Grigg, alors commissaire du Commerce pour la Grande-Bretagne au Canada, avait présenté un mémoire touchant cette même question et qui fut transmis au gouvernement anglais par le Gouverneur général de l'époque. Mes honorables amis, je l'espère, écouteront avec patience la lecture de ce document, étant donné l'importance de ces faits sur l'ensemble de la question des frets maritimes et la situation qui existait à cette époque:

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa,
28 février 1910.

Milord,

J'ai l'honneur de transmettre par la présente à la considération de Votre Seigneurie un important décret du Conseil privé, adopté le 26 courant, signalant l'opportunité d'une réglementation des prix exigés du public pour le transport par eau et à destination d'outremer, semblable à celle dont il se charge à l'heure actuelle en ce qui regarde les tarifs du transport par rail; de plus, mes conseillers responsables expriment l'espoir qu'il sera peut-être possible avec le concours du Gouvernement de Sa Majesté de créer un tribunal mixte pour la réglementation des frets maritimes.

J'ai aussi l'honneur d'inclure pour l'information de Votre Seigneurie et étant donné qu'il a rapport au sujet que traite le décret ci-dessus, la copie d'un mémoire qui m'a été communiqué par M. R. Grigg, le commissaire du commerce de Sa Majesté en Canada (domicilié à Montréal). Les chiffres et les faits que renferme le mémoire ci-inclus constituent un indice, semble-t-il, que la hausse récente des frets maritimes pour le transport des marchandises anglaises à destination des ports canadiens en conséquence des opérations de la North Atlantic Westbound Freight Conference ainsi que le nouveau relèvement en perspective, aura pour effet de détourner de la Grande-Bretagne au bénéfice des Etats-Unis un fort volume du trafic canadien. En outre, le peuple canadien et la population des Iles-Britanniques perdront les bénéfices du traif de préférence de 33⅓ p. 100 accordé par le Canada sur les marchandises anglaises.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Seigneurie, le très humble serviteur,

GREY.

Je désire maintenant donner lecture du mémoire transmis à lord Grey, le Gouverneur général de l'époque, par M. Grigg, le représentant officiel du gouvernement anglais en Canada:

Des dépêches publiées dans les journaux indiquent que la North Atlantic Westbound Freight Conference a l'intention de relever les frets maritimes entre l'Europe et le Canada.

Les résultats les plus clairs des opérations de la conférence, c'est que les frets ont subi une augmentation constante et que les règlements les plus sévères ont été mis en vigueur pour atteindre cette fin.

La conséquence naturelle d'une pareille situation a été de diminuer la valeur du tarif de préférence en faveur de l'Angleterre et de réduire le volume du trafic britannique à destination des ports canadiens. D'autre part, les produits des Etats-Unis transportés par rail et qui ne sont pas sujets à cette augmentation des frais de transport, ont profité des entraves ainsi mises au commerce britannique.

Jusqu'à ces derniers temps, le transport d'articles de nouveautés à destination de la province d'Ontario par la ligne Elder-Dempster revenait, et cela depuis des années, à 8 ou 10 shillings par 40 pieds cubes. Mais le jour où les navires de la Elder-Dempster furent vendus à une autre compagnie faisant partie de la conférence, les frets ont été relevés de 15 à 17 shillings et 6 pence sur les marchandises destinées au Canada. Actuellement, les frets sur les mêmes marchandises à destination de certains ports des Etats-Unis ne sont que de 10 shillings tandis qu'ils varient entre 15 et 17 shillings 6 pence si elles sont à destination des ports canadiens.

Il appert qu'il faut s'attendre à une nouvelle augmentation des frets, basée non pas sur les conditions de la concurrence mais sur le monopole. Cette nouvelle hausse des prix de transport réduira davantage le volume du trafic anglo-canadien et causera un tort énorme au commerce britannique. L'effet sur l'opinion du commerce britannique au moment même où les Anglais s'intéressent si vivement à toutes les affaires canadiennes ne peut guère être mis en doute.

L'effet sur l'opinion du commerce britannique au moment même où les Anglais s'intéressent si vivement à toutes les affaires canadiennes ne peut guère être mis en doute.

Le tableau suivant montre l'augmentation triennale des importations de 1892 à 1909, et la même moyenne des importations britanniques et américaines avec leurs pourcentages respectifs.

Avec l'assentiment de la Chambre je désirerais que ce tableau apparaisse dans les Débats:

Moyenne.	Importations totales.	Importations totales de la G.-B.	Pourcentage.	Importations des E.-U.	Pourcentage.
1892-4.....	$ 113,134,051	$ 40,209,671	35.54	$ 51,609,339	45.62
1895-7.....	104,218,293	31,095,008	29.83	53,577,245	51.41
1898-1900.	149,386,833	37,751,580	25.27	88,457,424	59.21
1901-3.....	199,664,868	50,211,920	25.15	116,895,752	58.54
1904-6.....	259,496,447	63,750,411	24.57	154,746,860	59.63
1907-9.....	296,611,781	76,501,606	25.71	121,101,041	58.88

On remarquera que les comparaisons de la moyenne des pourcentages de 1892 à 1894 et de 1907 à 1909 sont les suivantes:

	G.-B.	E.-U.
1892-4..	35.54	45.62
1907-9..	25.71	58.88

la valeur en argent étant la suivante:

	G.-B.	E.-U.
1892-4.....	40,209,671	51,609,339
1907-9.....	76,501,606	121,101,041

Il s'ensuit donc que durant une période de progrès immense du commerce canadien, les importations de la Grande-Bretagne ont souffert une perte d'environ 10 p. 100 alors que celles des Etats-Unis ont augmenté de plus de 13 p. 100. Dans les années moyennes de 1892 à 1894, les Etats-Unis ont eu sur la Grande-Bretagne dans leurs exportations au Canada un avantage de $11,399,668 et dans les années moyennes de 1907 à 1909, cet avantage a été porté à $44,599,435, et cela malgré la préférence qui a été mise en vigueur en 1897 et a été augmentée en 1900.

La conclusion évidente basée sur les chiffres ci-dessus est que toute augmentation des tarifs maritimes signifie que le commerce de la Grande-Bretagne passe entre les mains des Etats-Unis et il semble certain que tout ce qui accroît les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis doit encourager l'organisation d'un service océanique du nord au sud, afin de répondre aux besoins d'un commerce plus considérable.

J'ai donné la note de M. Grigg et le tableau qui y est attaché.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre veut-il me dire comment il se fait qu'une note ait été envoyée par lord Grey et qu'elle ait fait le sujet de commentaires? Apparemment il n'en a jamais été question dans l'avis donné à lord Grey par le cabinet.

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ignore. Lord Grey dit dans sa lettre qu'elle lui a été remise par M. Grigg.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est étrange.

L'hon. M. GRAHAM: Il représentait la Grande-Bretagne au Canada à titre de commissaire du commerce. Je rapporte simplement ce qui s'est passé. Voici une résolution de Toronto dont on ne mettra pas l'orthodoxie en doute:

Considérant que l'on a appris à la chambre de commerce de Toronto que la North Atlantic Westbound Freight Conference se propose d'augmenter notablement les tarifs maritimes des ports de l'Angleterre à ceux du Canada, et

Considérant que le gouvernement canadien, dans le but d'établir des relations plus étroites avec la Grande-Bretagne a accordé un tarif de préférence de 33½ p. 100 pour les marchandises anglaises,

Il est résolu que toutes les compagnies d'expédition soient vivement exhortées de résister à toute augmentation projetée qui aurait pour effet de détourner vers les manufactures américaines le commerce que la préférence avait pour objet d'encourager avec la Grande-Bretagne et il est résolu de plus qu'une copie de cette résolution soit adressée au premier ministre et au ministre du Commerce avec la prière instante de la chambre de commerce de Toronto que le Gouvernement du Canada aide à conserver pour les habitants du Canada et de la Grande-Bretagne les bienfaits actuels de la préférence.

M. SHEARD: Quelle est la date de cette résolution?

L'hon. M. GRAHAM: Vers 1909.

M. SHEARD: Je n'étais pas à la Chambre alors.

L'hon. M. GRAHAM: Les honorables députés remarqueront que la Chambre de commerce de Toronto voulait convertir les païens ailleurs, et elle craignait tellement que la préférence britannique ne souffrît des tarifs mari-

times élevés qu'elle a envoyé une copie de cette résolution à d'autres chambres de commerce. La résolution ajouta:

Il est résolu également que des copies de la résolution soient adressées aux chambres de commerce des villes d'Hamilton, de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax.

Telle est l'attitude qui fut prise par le représentant du gouvernement britannique au sujet des frets maritimes. Permettez-moi de retourner quelque peu en arrière. L'honorable député de York-Sud (M. Maclean) m'a posé une question et je suis loin d'en être mécontent. Je vais répondre à cette question et je veux y rattacher l'amendement de l'opposition qui est censé avoir l'appui de mon honorable ami. J'espère qu'il ne sera pas de cet avis. Voici la réponse qui a été faite à une note du gouvernement et qui fut rédigée par feu le juge Mabee. Rappelez-vous bien, ce qu'on demandait en termes précis, ce n'était pas d'ouvrir une enquête ou de temporiser, mais de nommer une commission mixte des divers intérêts pour la réglementation des tarifs. Voici la réponse:

J'ai été prié par la chambre de commerce d'examiner votre lettre du 1er avril contenant la copie d'une dépêche du Gouverneur général du Canada au sujet de la réglementation projetée des frets maritimes et demandant l'opinion de la chambre de commerce sur la proposition faite par le Gouvernement canadien touchant la création d'un tribunal mixte pour la réglementation de ces tarifs.

A cet égard, je ferai observer, et lord Crew ne l'ignore pas, que la réglementation des tarifs et des activités des coalitions maritimes est une entreprise des plus difficiles. Toute cette question des coalitions des compagnies de navigation a fait récemment l'objet d'une enquête aux mains d'une forte commission royale où étaient représentés les dominions autonomes. Une copie du rapport de ladite commission accompagne la présente.

La commission royale a étudié, entre autres choses la suggestion, venue du Sud-Africain, portant la création d'un conseil de réglementation formé des représentants des divers intéressés, y compris le gouvernement colonial, mais il a conclu que ce ne serait ni pratique ni opportun d'autoriser un corps extérieur à établir des tarifs obligatoires pour le transport des marchandises. (Voir alinéa 318 et 319 du rapport, cl. 4668, 1909). En même temps la commission a formulé certaines propositions tendant à établir une méthode de conciliation.

M. MACLEAN (York-Sud): Qui dit cela?

L'hon. M. GRAHAM: Je donnerai bientôt la signature.

M. MACLEAN (York-Sud): Qui a dit cela?

L'hon. M. GRAHAM: La commission royale. En même temps la commission a formulé certaines propositions tendant à établir une méthode de conciliation. La résolution continue:

Le *Board of Trade* ne juge pas que les considérations qui ont motivé la réglementation du régime des transports par voie ferrée s'appliquent à un même degré aux frets maritimes. Le Gouvernement a accordé certains privilèges de monopole aux compagnies de chemin de fer qu'il ne saurait accorder aux compagnies de navigation, vu que l'océan est une voie publique. Il semble inopportun aussi, dans l'intérêt du commerce impérial, d'entraver les compagnies maritimes anglaises, dans le domaine de la concurrence internationale, par des restrictions qu'on ne pourrait pas imposer à leurs concurrents étrangers.

Bien qu'à la lumière de ces faits le *Board of Trade* prévoie qu'il serait très difficile de créer un tribunal mixte pour la réglementation des frets maritimes il m'ordonne d'attirer l'attention de Lord Crewe sur la proposition formulée par la commission royale d'enquête sur les coalitions de compagnies de navigation à l'alinéa 332 de son rapport, à savoir, qu'en prévision de situations possibles où les intérêts du public seraient gravement atteints, soit par une diminution de commerce soit par une déviation, plus ou moins permanente, de mouvement, il serait opportun d'autoriser le *Board of Trade* à charger des personnes compétentes d'une enquête. Il ne semble y avoir aucune raison qui déconseille au gouvernement de Sa Majesté de discuter avec le gouvernement canadien le projet d'une enquête collective sur les tarifs et le service des compagnies de navigation qui font le mouvement entre le Royaume-Uni et des ports canadiens, enquête qui pourrait se guider soit sur les conclusions de la commission royale, soit sur les dispositions de la loi concernant les enquêtes sur les coalitions, déjà, à ce qu'il semble, adoptée par le Parlement canadien.

J'ai etc.,

R. C. HERON MAXWELL.
Sous-secrétaire d'Etat, Colonial Office.

M. MACLEAN (York-Sud): Ces gens n'aimaient guère la préférence.

L'hon. M. GRAHAM: Et je dois faire lecture d'une autre lettre de lord Crewe à lord Grey, en réponse sans doute à la communication de lord Grey dont j'ai donné lecture tout à l'heure. La voici:

A propos de ma dépêche n° 224 du 31 mars et de la dépêche de Votre Excellence n° 90 du 28 février, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour la gouverne de vos ministres, copie d'une lettre du secrétaire adjoint du département de la Marine et du Board of Trade, exposant les opinions du Board relatives à la création proposée d'un tribunal mixte pour la réglementation des frets maritimes; aussi copie de rapport de la commission royale d'enquête sur les coalitions de compagnies de navigation, que mentionne le Board of Trade.

Vos ministres verront que le Board of Trade prévoit des difficultés à la création d'un tribunal mixte pour la réglementation des frets maritimes, mais en même temps signale la possibilité d'une enquête collective sur les tarifs et le service des compagnies de navigation qui font le mouvement entre le Royaume-Uni et le Canada. Sans doute me ferez-vous tenir en temps et lieu les observations ultérieures de vos ministres à ce sujet.

J'ai, etc.
CREWE.

A présent que les honorables membres ont entendu cela je veux donner lecture à la Chambre de l'amendement de l'opposition. Je vous prie de remarquer qu'en 1910 nous demandâmes l'établissement d'un tribunal mixte. On ne jugea pas le projet pratique et on nous refusa. Si le projet n'était pas pratique en

1910 il l'est bien moins aujourd'hui, car les ramifications sont plus nombreuses. M. Grigg reconnut l'existence d'une coalition sur l'océan Atlantique et cita comme preuve le fait des relèvements immédiats, notables et successifs du tarif dès la vente de la ligne Elder-Dempster à un membre de la North Atlantic Steamship Conference. Il désigna spécifiquement la marchandise et en qualité de représentant du gouvernement anglais, nous pria d'agir. Le gouvernement de sir Wilfrid Laurier, dans une lettre adressée par moi-même au commissaire en chef des chemins de fer esquissa un projet. Je viens de faire lecture de la réponse, laquelle, pour dire le moins, est un refus catégorique d'établir un tribunal mixte. Que dit l'amendement de mon honorable ami? Voici l'amendement proposé par l'honorable député de Burrard (M. Clark) parlant au nom de l'opposition:

Je propose donc que M. l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais qu'il soit résolu, — Que la réglementation efficace des frets maritimes ne peut être exercée sans la collaboration de toutes les parties de l'Empire, et seulement par un corps où elles seraient toutes représentées; que le contrat du Gouvernement avec sir William Peterson, basé sur le rapport de W. T. R. Preston, est mal inspiré...

Et le reste. Cet amendement nous demande à nous en ce Parlement du Canada en qualité de représentants du public, d'adopter une résolution priant le gouvernement britannique de faire une chose qu'il refusa de faire en 1910. Est-ce là une proposition pratique? Je puis avouer franchement aux honorables membres, dès maintenant, mon opinion personnelle là-dessus: que ce pays n'arrivera jamais à réglementer les frets maritimes au moyen d'une organisation où figureront les différentes parties de l'Empire. Nous sommes ici pour veiller aux intérêts des citoyens canadiens, et si ce projet avorte, le Gouvernement tâchera d'en élaborer un autre qui n'échouera pas. Je répète encore à dessein qu'il n'y a aucun résultat à attendre de cet amendement qui demande au gouvernement anglais d'instituer une commision comme celle qu'on avait demandée il y a quelques années, lorsque la situation était encore plus critique et que le gouvernement anglais avait refusée. La Grande-Bretagne s'intéresse beaucoup au commerce maritime. Elle en est jusqu'à un certain point maîtresse dans le monde entier et, sans parti pris, je dirai que les Anglais s'intéressent au succès de leur plus grande industrie, c'est-à-dire le transport maritime, et ne s'intéressent pas à l'abaissement des tarifs dont ce commerce bénéficie.

M. MACLEAN (York-Sud): Le ministre veut-il nous dire si l'on a déjà rendu public le document qu'il nous a cité touchant la politique du gouvernement anglais?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'en suis pas sûr, mais c'est la première fois que je le rends public. On me posait la question suivante: Le gouvernement anglais a demandé une réponse à son dernier document; qu'avez-vous répondu? Je n'ai rien répondu du tout. Je sais quand je cours au devant d'un refus.

M. CALDWELL: Ce document est-il dans les archives du département depuis ce temps-là?

L'hon. M. GRAHAM: Il était au bureau de la commission des chemins de fer; voilà plusieurs jours que je fais des recherches assidues pour trouver certaines choses. Je croyais me rappeler assez bien où elles se trouvaient, mais je voulais avoir les documents mêmes. On m'a demandé, je le répète, ce que j'avais répondu au gouvernement anglais au sujet de sa proposition d'enquête. Autant que je peux me rappeler, je n'ai rien répondu, et je crois que ma mémoire ne me fait pas défaut, car ce que nous cherchions, ce n'était pas une enquête, mais le moyen de fixer les tarifs maritimes. Nos expéditeurs de différentes parties du Canada affirmaient que les tarifs étaient trop élevés et nous voulions trouver le moyen de les réglementer, comme je l'ai exposé cet après-midi. Je dirai franchement qu'à mon avis, la proposition d'enquête était une façon d'éviter la question et le but que nous visions.

M. MACLEAN (York-Sud): Pourquoi ne pas avoir eu recours aux grands moyens?

L'hon. M. GRAHAM: Nous croyons en avoir un maintenant.

Une VOIX: Preston?

L'hon. M. GRAHAM: Les honorables députés parlent toujours de Preston au lieu de s'occuper des tarifs de transport. Je tâche de m'en tenir au sujet en discussion.

M. CHAPLIN: Pourquoi le ministre l'a-t-il envoyé là-bas, s'il savait tout d'avance?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable collègue sait que le député de Oxford-Sud (M. Sutherland) serait resté sur le carreau si nous n'avions pas retiré Preston. Je tiens à suivre de très près mon texte, car il est très significatif et mes honorables collègues vont s'apercevoir qu'ils étaient dedans jusqu'aux oreilles et qu'ils avaient la même idée en tête. Le gouvernement anglais refusa d'instituer une commission mixte. Nous disons aujourd'hui qu'il est futile et absurde de proposer un amendement sollicitant ce qui a déjà été refusé, comme toute la Chambre le sait.

Tout le mérite ne revient pas au Gouvernement libéral. Nos amis ont de temps en temps des périodes de lucidité. Après que les électeurs, faute d'avoir compris la situation, eurent renversé le ministère, le successeur de M. le juge Mabee eut la même idée que son prédécesseur, à savoir qu'il faudrait trouver le moyen de règlementer les tarifs maritimes comme on avait le droit de fixer les tarifs terrestres. Donc, l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton),—je ne dirai pas copiant son prédécesseur, mais s'engageant dans la même voie—avait conclu très sagement qu'il fallait trouver une méthode quelconque pour être maîtres des frets maritimes. Nous avons discuté amicalement la chose ensemble plus d'une fois. Le gouvernement de l'époque, en vertu d'un décret du conseil, délégua l'honorable député de York-Ouest, alors président de la commission des chemins de fer, à Londres pour voir s'il ne pourrait pas arriver à un résultat. Voici le texte du décret qui lui confiait cette mission; il est daté du 23 juillet 1913:

Le comité du Conseil privé a été saisi d'un rapport du Secrétaire d'Etat intérimaire des Colonies en date du 15 juillet 1913, touchant la question de réglementer les tarifs de transport maritime.

Le ministre observe que le Gouvernement canadien a mis ce sujet à l'étude en 1910. Le 26 février de cette année, on a adopté un décret du conseil conseillant d'attirer l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur cette question dans le but d'établir un tribunal mixte pour la réglementation et le contrôle des frets maritimes.

Au mois d'août suivant, une dépêche a été reçue du secrétaire d'Etat pour les Colonies avec un mémoire de la division maritime du Board of Trade, dans lequel il est dit que:

"Il ne semble exister aucune raison pour laquelle le gouvernement de Sa Majesté ne discuterait pas avec le gouvernement canadien la question de tenir une enquête conjointe au sujet des tarifs exigés et des facilités de transport offertes par les compagnies de navigation faisant le commerce entre les ports du Royaume-Uni et du Canada, soit sous forme de recommandations d'une commission royale, soit sous le régime de la loi des enquêtes et coalitions laquelle, nous croyons le savoir, vient d'être ratifiée par la législature canadienne."

Il ne semble pas qu'on ait agi selon ce conseil.

Le ministre, jugeant que le temps est opportun pour reprendre l'étude de cette importante question recommande que H. L. Drayton, gentilhomme, commissaire en chef de la commission des chemins de fer, soit autorisé à passer en Angleterre dans le but de discuter avec les autorités impériales la question de la réglementation par le gouvernement des tarifs imposés au public par les compagnies de transports maritimes.

Le comité agrée et recommande qu'il plaise à Votre Excellence d'envoyer une copie de cette note, si elle est approuvée, au très honorable secrétaire d'Etat pour les Colonies pour renseigner le gouvernement de Sa Majesté.

Le tout respectueusement soumis,

Rodolphe Boudreau,

Greffier du Conseil privé.

Jusqu'à cette époque, nous étions tous du même avis, nous n'avions pas besoin du rapport Preston ou d'un rapport de comité pour convaincre le gouvernement de 1911, comme celui qui lui a succédé, qu'on devait agir touchant les frets maritimes. On a envoyé l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) en Angleterre pour étudier la question. J'ai vu l'honorable député le jour de son départ et il était plein d'enthousiasme, mais j'ai fait observer qu'il nous rapporterait des renseignements que nous possédions déjà. Il a traversé, a fait de son mieux et mon intention n'est pas de discuter ce qui est arrivé ou n'est pas arrivé. Mais on n'a pas formé de commission pour surveiller les frets maritimes et, jusqu'à ce jour, rien n'a été fait. Je veux être juste et je concède qu'il existe des difficultés. Comme on l'a fait observer, l'océan ne ressemble pas à l'emplacement de voie d'un chemin de fer; si vous rendez l'accès d'un port trop difficile aux navires, ils iront vers un autre. En conséquence, les difficultés sont grandes. Mais il me semble que si le Canada avait eu les sympathies du Board of Trade anglais, qui fait partie du gouvernement britannique, en essayant d'arrêter des tarifs justes, nous aurions pu établir un tribunal qui aurait eu, au moins, quelque effet? Et le fait même qu'une coalition ayant pour but de réglementer des tarifs maritimes avait été formée dans diverses parties de l'empire aurait peut-être eu l'effet d'obvier à toute nécessité d'agir pour surveiller et réglementer ces tarifs.

On a posé une question qui me semble provoquer l'enthousiasme du chef de l'opposition (M. Meighen). On a dit: "Pourquoi n'utilisez-vous pas la marine marchande de l'Etat"? Je répondrai à cette question en temps opportun. Mais, avant de m'en occuper, je veux toucher à un autre sujet, parce que mon intention n'est pas d'attribuer au gouvernement de mon très honorable ami des choses qui reviennent à celui de son prédécesseur. L'autre jour j'ai examiné des lettres déposées devant la Chambre et j'y ai vu une lettre de sir George Perley au très honorable premier ministre de l'époque, aujourd'hui chef de l'opposition, lettre faisant observer l'exagération des frets qui existent ou du moins que le peuple croit exister. Permettez-moi la lecture du premier paragraphe de cette lettre:

Londres, S.W., 4 janvier 1921.

Cher M. Meighen: Vous vous souvenez qu'au cours des dix dernières années, la question des prix de transport maritime a été fréquemment discutée, car ils semblaient toujours plus élevés qu'il n'était raisonnable et certains de nous pensaient qu'on pourrait les réglementer au moyen d'un corps semblable à notre commission des chemins de fer. Je suis certain que vous avez été vu plusieurs fois à ce sujet et j'ai eu l'occasion de m'occuper beaucoup de cette question quand je dirigeais le ministère du Commerce en l'absence de sir George E Foster. Peu de temps après notre arrivée au pouvoir, alors qu'il remplissait les fonctions de premier

ministre intérimaire, je me suis arrangé avec sir Henry Drayton afin qu'il vienne ici pour se renseigner au sujet du sentiment qui existe à ce sujet.

Ecoutez bien ceci:

Il est revenu sans beaucoup d'espoir de pouvoir accomplir quelque chose dans le sens d'une réglementation des tarifs de transport maritime, mais il pourra vous le dire vous-même.

La lecture de cela confirme ce que j'ai avancé. La seconde tentative, pas plus que la troisième, du reste, n'a donné de résultat, peu importe quel était le pouvoir de ce côté-ci de l'océan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'entendez-vous par troisième tentative?

L'hon. M. GRAHAM: C'est au sujet de celle-là que je lis maintenant. Je continue:

On n'a rien fait à ce sujet durant la guerre, mais le 29 avril 1919, j'ai reçu le télégramme suivant de sir Thomas White, alors premier ministre intérimaire.

Evidemment, sir Thomas White jugeait qu'il était nécessaire d'agir. Je ne lis que des extrait de la lettre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle n'est pas longue et les honorables députés aimeraient à l'entendre d'un bout à l'autre.

L'hon. M. GRAHAM: Très bien, je vais la lire:

"Les frets maritimes intéressent beaucoup le Canada. Informez-vous et câblez-nous si le gouvernement britannique coopérerait avec le Canada pour donner effet au rapport de la Commission royale sur les richesses naturelles, commerce et lois de certaines parties de l'empire britannique, présenté au parlement impérial en mars 1917. Ce rapport conclut qu'il n'est pas bon que l'exploitation de compagnies de navigation entre le Canada et l'Angleterre demeure plus longtemps sans surveillance du gouvernement. Il est très important de connaître l'attitude officielle des autorités britannique à ce sujet."

Je communiquai aussitôt cette dépêche au secrétaire pour les colonies, ici, et me trouvant à Paris quelques jours après, j'en parlai à sir Robert Borden. La réponse du ministère des colonies appelait l'attention sur une dépêche adressée au Gouverneur général le 9 décembre 1918, laquelle se rapportait à la constitution d'une commission impériale d'enquête ayant pour objet d'examiner la question du transport maritime et les communications par mer dans l'empire.

Sir Robert Borden avait évidemment bien étudié la question et dans le mois de mai 1919, il rédigea un mémoire "relatif à la réglementation nécessaire des frets maritimes et à l'utilisation des navires disponibles", dont l'annexe est un exemplaire. Ce mémoire qui proposait la nomination d'une commission, composée des représentants des différentes parties de l'empire, dont le rôle serait de déterminer les prix de transport et d'utiliser les navires, fut transmis à M. Lloyd George et aux premiers ministres des autres dominions.

Le Canada avait approuvé l'institution de la commission impériale d'enquête, mais vu le mémoire de sir Robert Borden, on fit un nouvel examen de la question, et, en définitive, le 15 juin 1920, un rapport signé de la main, de Lloyd George, constituait le comité impérial de navigation, conformément aux représentations contenues dans la dépêche que le secrétaire pour les colonies adressait au Gouverneur général du

Canada, le 11 octobre 1919. Ci-joint, copies des deux pièces. Comme la question de la réglementation des frets maritimes intéresse le Canada au plus haut point, j'étais porté à croire que si le comité la mettait sérieusement à l'étude, je devrais avoir ici le concours de quelqu'un possédant des connaissances techniques et au fait du transport maritime pour me conseiller en ma qualité de représentant du Canada dans ce comité. J'expliquai complètement ma manière de voir à sir Robert Borden, dans une lettre portant la date du 9 décembre 1919, et Ottawa ayant considéré la chose, sir George Foster m'écrivit que M. William Phillips, représentant le National-Canadien en Europe, étant au courant des choses canadiennes et du transport maritime en général, pourrait me servir de conseil. Je m'entendis avec M. Phillips qui a été obligeant et utile. Je l'amenai à la première réunion du comité et j'obtins pour lui l'autorisation de me représenter, malgré ses nombreuses occupations, lorsque je serais absent. Nous nous sommes longuement entretenus du sujet hier et nous avons analysé la situation telle qu'elle se présente actuellement. Le comité a tenu 14 ou 15 séances, dont six ont été consacrées "à la responsabilité des propriétaires de navires en vertu d'articles contenus dans le connaissement", et la plupart des autres séances, aux témoignages rendus par les représentants des divers ports relativement à l'aménagement, aux règlements et au développement des ports.

Le 29 juillet, le président du comité m'informait par lettre (copie annexée) que le comité devrait avoir des renseignements à jour sur l'aménagement des ports et des quais et autres installations relatives au transport maritime, et qu'il recevrait avec plaisir un exposé aussi complet que possible des vues du Gouvernement canadien touchant les sujets compris dans l'ordre de renvoi.

Cette lettre fut communiquée au département de la Marine à Ottawa qui me répondit qu'on était à préparer les renseignements demandés et qu'on les expédierait bientôt, mais qu'à sa connaissance, le Gouvernement canadien n'avait pas de déclaration à faire. Je vous écris maintenant afin de savoir si vous désirez soumettre au comité la question de la réglementation des tarifs de fret. Je comprends que le Gouvernement canadien désirait la nomination du comité pour cette raison principalement, mais cette question n'a que très peu retenu l'attention jusqu'à présent, le comité ayant surtout discuté des sujets, sans doute importants, mais portant peu sur ce point.

Je dirai ici qu'il en sera toujours de même à chaque réunion d'un comité semblable: on y discutera tout, excepté les frets maritimes.

L'ordre de renvoi n'autorise pas d'une manière définie le comité à examiner la possibilité de réglementer les tarifs de transport, mais lors de la première séance, j'ai expliqué longuement au comité l'intérêt du Canada dans cette question et que le comité devait en grande partie son existence aux représentations faites par sir Robert Borden sur ce sujet. Le décret nommant le comité l'autorise à s'enquérir "de toutes les questions relatives aux frets et moyens de transport maritimes", et de faire rapport en conséquence, formule assez large, semble-t-il, pour comprendre la réglementation des tarifs.

Vous verrez de plus que sir Halford Mackinder dit dans sa lettre du 29 juillet: "Si votre gouvernement croit bon de désigner des témoins maintenant, le comité serait heureux de savoir quand ils seraient disponibles pour rendre témoignage." Ce serait donc le bon moment de discuter avec le comité la question de déterminer les prix du transport maritime, si vous le jugez à propos. Je me rends bien compte que la situation n'est pas tout à fait la même qu'avant la guerre. D'abord, il y a beaucoup de navires disponibles et partant les prix tendent à revenir à un

chiffre raisonnable. Puis le Gouvernement canadien possède maintenant une marine commerciale qui peut réglementer les prix jusqu'à un certain point. Ces faits peuvent modifier l'opinion du Gouvernement sur le sujet, mais quoiqu'il en soit, j'émets l'idée que la question soit examinée et que vous décidiez si nous devons insister devant le comité impérial du transport maritime, dans le sens des représentations faites par sir Robert Borden en mai 1919. Dans l'affirmative, je crois que vous serez d'accord avec moi pour dire que la cause du Canada devrait être préparée soigneusement par quelqu'un qui possède des connaissances techniques parfaites et qui comprend les questions de transport maritime, et qui viendrait ensuite rendre témoignage devant le comité. Il y a tant de propriétaires de navires dans le Royaume-Uni que naturellement la réglementation des frets n'est peut-être pas très désirée, et si vous décidez de presser la question devant le comité, je crois que l'on ne saurait préparer notre affaire avec trop de soin et d'attention.

Vous aurez la bonté d'examiner la question et de me transmettre vos idées.

Sincèrement,

GEORGE H. PERLEY.

Si j'avais commencé par lire cette lettre, j'aurais abrégé considérablement mon discours, car sir George Perley, en un langage modéré, analyse exactement la situation, à savoir, qu'en Angleterre l'on n'est pas beaucoup porté pour la réglementation des frets maritimes. Cela est de toute évidence.

M. MORRISON: Le ministre veut-il nous laisser entendre que les manufacturiers anglais n'ont aucun intérêt à voir baisser les frets maritimes? Ne sont-ils pas aussi intéressés à voir réduire ces frets que les compagnies de transport le sont à les maintenir?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'irais pas jusque-là. Mais ils sont si nombreux et nous ne sommes que quelques-uns. D'ailleurs, la plus grande industrie de l'Angleterre est le transport; le succès de la Grande-Bretagne dépend surtout des profits de ses navires et, depuis le gouvernement jusqu'au dernier citoyen, la plupart des gens sont actionnaires dans les compagnies de navigation de la Grande-Bretagne. Bref, la grosse majorité des gens possèdent, directement ou indirectement, des capitaux placés dans les compagnies de transport de la métropole et la prospérité industrielle de ce pays dépend en grande partie du succès des compagnies de navigation. On ne peut les comparer à nous.

M. BIRD: Je me demandais si le ministre avait songé à la possibilité de représailles de la part du gouvernement britannique contre le gouvernement canadien et quel serait le résultat de ces représailles?

L'hon. M. GRAHAM: Quelle forme prendraient ces représailles?

M. BIRD: Après avoir lu le débat anglais sur le contrat Petersen, il m'a semblé que M. Guinness avait déjà lancé le premier boulet et c'était peut-être là le présage d'hostilités entre le gouvernement britannique et le nôtre.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me ferais pas une aussi mauvaise opinion du gouvernement britannique que celle-là. Naturellement nous avons dans ce pays des gens qui useraient de toutes sortes de représailles vis-à-vis des Etats-Unis à cause de leur tarif, mais un grand nombre d'entre nous ont l'impression que nous n'en retirerions aucun avantage. Je ne puis croire que l'on recourt aux représailles. Au contraire, j'imagine que la métropole aime à voir ses fils d'outre-mer se suffire à eux-mêmes.

M. BIRD: Je ne préconise aucune lutte de ce genre, mais c'est une idée qui m'a obsédé et je me demandais si le ministre s'attendait à de telles conséquences. Comme il dit, les profits maritimes sont essentiels aux gens de la métropole, et il est, conséquemment, naturel que le gouvernement vienne à la défense des intérêts de la navigation. Lorsque le gouvernement britannique retirera la subvention à la compagnie Petersen, j'ai cru que c'était le présage d'une lutte entre les deux gouvernements.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne pouvons prévoir ce qui va arriver, mais je ne crois pas que le gouvernement britannique, si puissant, tente d'écraser le commerce du Dominion du Canada, car ce commerce est aussi nécessaire à la Grande-Bretagne qu'il nous est nécessaire et la métropole ne peut oublier le tarif de préférence que nous lui accordons. Mais il nous faut nous occuper de nos besoins dans la mesure de nos forces. Examinons un instant ce que pourrait faire le gouvernement britannique relativement au contrat Petersen. On a dit que le retrait de la subvention empêcherait sir William Petersen de conclure son marché avec nous. Mais si on empêche sir William Petersen de signer ce contrat, il ne recevra pas un sou, il ne nous en coûtera pas un sou. Mais nous allons de l'avant dans le but de créer une situation qui fera comprendre aux compagnies de navigation de l'Atlantique et du Pacifique que le Canada veut que l'on traite son peuple avec justice.

Maintenant, voici une lettre, datée du 16 février 1921, du très honorable chef de l'opposition, alors premier ministre:

Cher sir George Perley,

Après considération de votre lettre du 4 janvier, nous avons décidé de soumettre la question de la réglementation des frets au comité impérial de la navigation à une date rapprochée. Nous convenons aussi avec vous que l'aspect de la question au point de vue du Canada devrait être étudié avec soin, et on a demandé au docteur Magill, de la halle aux grains de Winnipeg, de se charger de ce travail. Dès que nous aurons

reçu son rapport et ses conclusions on les étudiera et vous les transmettra pour votre gouverne.

Je crois que le docteur Magill ne se chargea pas du travail.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y avait une lettre lui demandant de s'en charger.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y avait aussi la réponse du docteur Magill, mais apparemment le gouvernement ne peut la retracer.

L'hon. M. GRAHAM: Le docteur Magill envoya un télégramme l'autre jour déclarant qu'il n'avait fait aucun rapport. J'imagine qu'il vous accusa réception de l'invitation.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'était dans la correspondance.

L'hon. M. GRAHAM: Et nous sommes rendus en 1921 sans que rien soit fait dans le but de réduire les frets. La correspondance de sir George Perley dont j'ai donné lecture prouve clairement, je crois, sans que l'on prenne en considération ce que j'ai dit à ce sujet, que l'on ne peut rien espérer, relativement à la réglementation des frets maritimes, de la coopération des diverses parties de l'empire.

J'en arrive maintenant à la Marine marchande du Gouvernement canadien. On a demandé: Pourquoi ne vous servez-vous pas de la marine marchande? Mon honorable ami le chef de l'Opposition, cet après-midi, dans ses interruptions, a donné à entendre que c'est ce que nous devrions faire. Qu'il me soit permis d'en revenir à la lettre de sir George Perley. Ce dernier, en signalant les difficultés de la stabilisation des tarifs de transport sur l'océan, attira l'attention du premier ministre de l'époque, aujourd'hui chef de l'opposition, sur le fait qu'il y avait une Marine marchande canadienne qui pourrait, dans une certaine mesure, stabiliser ces taux. Pourquoi ne le fit-on pas? Je remarque que personne ne parle trop fort. L'opposition nous demande—et ceux qui ont le moins étudié la question sont ceux qui nous le demandent le plus souvent—pourquoi nous n'utilisons pas maintenant de la Marine marchande dans ce but. Eh bien, comme sir George Perley le lui faisait remarquer, mon très honorable ami avait alors une Marine marchande flambant neuve: la peinture n'en était pas encore sèche; les navires venaient d'être livrés; il n'y avait pas une seule route d'établie dont la suppression eût pu embarrasser quelqu'un; les navires étaient à l'ancre. Et sir George Perley disait: "Pourquoi ne les utilisez-vous pas pour réduire les frets". Mais on ne fit rien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils étaient tous en service.

[L'hon. M. Graham.]

L'hon. M. GRAHAM: Plusieurs n'ont été terminés qu'un certain temps après la guerre. Mais ces navires étaient là; on était libre de les diriger vers l'Atlantique-Nord pour faire baisser les tarifs; et quand le haut commissaire demanda au premier ministre de l'époque de le faire, on ne le fit pas. Ces navires faisaient partie de la conférence de l'Atlantique-Nord et ils furent placés sur d'autres routes; on ne s'en servit pas pour réduire les prix dans l'Atlantique-Nord. On nous demande aujourd'hui pourquoi nous ne l'avons pas fait. Il y a pour cela deux ou trois raisons et je puis aider mon très honorable ami à sortir d'embarras avant de terminer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas dans l'embarras.

L'hon. M. GRAHAM: Malheureusement. C'est beau de se sentir heureux...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis heureux de n'être pas dans l'embarras dans lequel se trouve le Gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: ... et mon très honorable ami ne sera pas à notre place d'ici à bien des années. Les navires de la Marine marchande du Gouvernement naviguent présentement sur des routes établies, du moins ceux capables de transporter des cargaisons considérables à des taux raisonnables.

Notre Gouvernement arriva et trouva ces navires. Nous ne sommes pas responsables de la Marine marchande canadienne qui a coûté trois ou quatre fois ce qu'elle coûterait maintenant. Mais nous avions sur les bras ces navires, qui avaient coûté très cher et qui venaient d'être confiés quelque temps auparavant au réseau National canadien. Ils n'étaient pas sous la direction du ministre qui les avait construits: on les avait passés à un autre département pour s'en débarrasser. Je me trouvai malheureusement à la tête de ce département. L'administration des chemins de fer Nationaux a dirigé ces navires sur diverses routes dans le monde, s'éloignant autant que possible de la concurrence trop vive, parce qu'en certains cas ils ne pouvaient lutter contre des navires plus rapides ou mieux adaptés à certaines cargaisons. Nous avons établi de nouvelles routes maritimes dont bénéficie le Canada. L'autre jour, un député de la Colombie-Anglaise parlait de retirer ces navires de quelques routes qui n'étaient pas payantes: il ne parlait pas du tout comme cela en 1921, alors qu'il n'y avait pas de routes d'établies; je lui demandai s'il consentirait à voir retirer les navires de la route établie entre l'est du Canada et Vancouver, et il me répondit immédiatement par la négative. Pour l'instant, ces navires ne rapportent pas, mais ils développent un commerce maritime interprovin-

nal au profit des deux extrémités du Canada, et je crois qu'avant longtemps ils apporteront des bénéfices à la Marine marchande en même temps qu'au pays.

M. LADNER: L'honorable ministre me permettra-t-il de l'interrompre? Il peut développer les extrémités et étouffer le centre par les règlements douaniers à New-York.

L'hon. M. GRAHAM: Voici que mon honorable ami fait une diversion vers le département des Douanes. Ces navires n'ont pas besoin du département des Douanes. Mon honorable ami voudrait nous voir expédier des marchandises à New-York par des navires américains. Nous essayons d'établir, au moyen de notre Marine marchande, une route entièrement canadienne qui n'aura pas à passer par New-York.

M. CLARK: Je ne voudrais pas interrompre mon honorable ami, mais j'aimerais à lui rappeler que, l'an dernier, j'ai préconisé moi-même, avec quelques autres, précisément le service dont il parle en ce moment. Il fut promis par l'honorable ministre des Douanes (l'hon. M. Bureau), qui n'est malheureusement pas à son siège. Mais le ministre peut-il nous dire quand ce service par eau entre Vancouver et l'est du Canada a été établi? J'ai cru qu'il avait dit que ce service a été établi. Est-ce exact?

L'hon. M. GRAHAM: Certainement.

M. CLARK: Quand fut-il établi et en quoi consiste-t-il?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne puis donner ces renseignements. Mais je sais que ces navires transportent toutes les marchandises qui se présentent et qu'on est prêt à augmenter le nombre des départs, selon que le besoin s'en fera sentir.

M. CLARK: Quand a-t-on inauguré ce service?

L'hon. M. GRAHAM: Il y a quelques mois.

M. CLARK: Les départs se font-ils régulièrement?

L'hon. M. GRAHAM: Chaque fois qu'il se présente une cargaison, un navire appareille.

M. CLARK: C'est-à-dire qu'il n'y a pas de départs réguliers?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais le dire. Mon honorable ami peut le dire si cela lui plaît. Nous tentons d'établir...

M. CLARK: Je veux que le ministre me comprenne bien; je lui demande simplement certains renseignements au sujet des navires dont il a parlé. Naturellement, s'il ne veut pas me les donner, n'en parlons plus.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ainsi qu'il faut présenter la question. Je pourrais la présenter de façon à causer une petite surprise à mon honorable ami, qui demeure à Burrard et ne connaît rien au sujet de l'appareillage des paquebots, mais je n'en ferai rien. Nous tentons de discuter cette question, sans nous quereller. J'ai dit que la Marine marchande canadienne a établi un service de paquebots entre l'est et l'ouest du Canada, par le canal de Panama, et qu'elle est prête à améliorer ce service selon que le besoin s'en fera sentir. Nous avons, en outre, des navires qui partent de Vancouver pour se rendre en Orient, en Australie. Qui dira que nous devrions envoyer ces navires dans l'Atlantique-Nord, même si on pouvait les employer dans le but de réduire le prix du transport sur cet océan?

M. LADNER: Ne rapportent-ils pas des bénéfices?

L'hon. M. GRAHAM: Un certain nombre en rapportent, à l'heure actuelle; mon honorable ami les déplacerait-il? Je me propose de démontrer que nous ne pouvons pas employer la Marine marchande dans le but de réduire les frets maritimes de l'Atlantique-Nord aussi facilement qu'aurait pu le faire le gouvernement précédent, qui acquit les navires avant qu'on eût fixé les routes commerciales. Nous ne pouvons le faire. à moins de déplacer les navires de routes dont certaines sont rémunératrices, dont certaines servent à promouvoir le commerce canadien et d'autres apportent des marchandises que transporte ensuite le National-Canadien. A moins que les députés venant des diverses parties du pays ne nous demandent de déplacer les navires qui desservent leur localité, il ne nous reste pas assez de grands navires, même s'ils pouvaient être employés avec succès dans l'Atlantique-Nord.

Je vais plus loin. Au sujet du marché Petersen, je tiens à déclarer clairement qu'on offre une telle somme d'argent à sir William Petersen pour qu'il rende certains services, sous la surveillance du Gouvernement. Ce n'est pas une subvention proprement dite à une compagnie de navigation, afin que celle-ci mette des navires sur une certaine route; c'est un montant versé annuellement à sir William Petersen, dans le but, surtout, de faire reconnaître le principe de la réglementation des frets maritimes par le Gouvernement. Cela n'en vaut-il pas la peine? C'est un essai, dites-vous; je dis la même chose. Vous revenez me dire qu'il n'existe pas de coalition; je réponds que je ne me préoccupe pas de savoir s'il existe une coalition. Le prix du transport est-il trop élevé? Que le Gouvernement obtienne, par ce marché, le pouvoir de le réglementer et nous verrons

bientôt dans quelle mesure il est trop élevé. Quant à l'expérience que nous faisons, je puis dire que pour les fermiers de l'Ouest du Canada et de l'Ontario, elle vaut beaucoup plus que nous ne paierons à sir William Petersen, en vertu de ce marché.

M. SPENCER: Mon honorable ami n'y joindrait-il pas les manufacturiers de l'Est du Canada?

L'hon. M. GRAHAM: Bien volontiers; voyez-vous, je les prenais par catégories. J'affirme que, pour les fermiers de l'Est et de l'Ouest, les avantages du projet dépassent ce que nous payons, et j'ajoute que la réglementation des frets sera aussi avantageuse pour les manufacturiers de l'est du pays. J'ai, sur mon pupitre, des lettres citant le cas de manufacturiers qui n'ont pu remplir les commandes venant de la métropole, à cause du relèvement du prix du transport.

Notre projet met fin à l'état de choses existant. Nous avons tenté de réglementer les frets par le moyen d'une commission mixte, mais sans succès; quant au plan proposé dans l'amendement, c'est tout simplement se moquer du peuple canadien. Il y a un autre moyen d'atteindre le but, s'il est possible d'y parvenir; mais, pour l'employer, il fallait que le gouvernement du Canada eût une bonne dose de courage, car il se trouve beaucoup de personnes qui désapprouvent la méthode des primes, encore qu'elles verraient d'un bon œil la réussite de notre projet. D'aucuns croient impossible de trouver une solution au problème dont nous nous préoccupons. Il y a enfin des gens qui ont des idées préconçues contre l'étatisme sous toutes ses formes. Il fallait donc au Gouvernement beaucoup de courage pour conclure cette entente. Je tiens à le répéter, ce n'est qu'un essai; mais s'il ne se trouve pas de gouvernement pour tenter l'expérience nous en resterons où nous en sommes depuis quinze ans, quant à la réglementation du fret maritime. Un des députés de Vancouver m'a demandé, l'autre soir, si cette convention s'appliquera aussi au trafic sur le Pacifique. Je puis dire, et mes collègues en conviendront avec moi, qu'il s'agit d'un essai, et s'il est couronné de succès, comme nous en avons l'espoir, la convention s'appliquera à tous les ports du Canada et à toutes les cargaisons qui viendront au pays.

M. LADNER: Le ministre mettra-t-il des navires en service sur le Pacifique de la même façon et dans les mêmes conditions?

L'hon. M. GRAHAM: J'essayais de dire que si le succès...

Le très hon. M. MEIGHEN: Bravo, bravo!

[L'hon. M. Graham.]

L'hon. M. GRAHAM: Mon très honorable ami n'espère sûrement pas que ce ne sera pas un succès?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas un espoir que je nourris, c'est une certitude que j'ai.

L'hon. M. GRAHAM: Mon très honorable ami est un pessimiste. Que voulez-vous qu'on y fasse?

L'hon. M. MEIGHEN: Je le suis à l'égard de ce projet.

L'hon. M. GRAHAM: Mon très honorable ami est pessimiste pour tout ce que le gouvernement libéral essaie de faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me plains pas; il en est parmi nous qui le sont de nature. Mon honorable ami (M. Ladner) me demande si le Gouvernement mettra des navires en service, sur le Pacifique, de la même façon et aux mêmes conditions. Je ne pourrais pas dire absolument. Peut-être découvririons-nous au cours de cet essai qu'à l'avenir nous pourrions faire un marché plus avantageux d'autre façon, mais ce qu'il y a de mieux à faire pour la réglementation des prix sur le Pacifique, si on réussit, le gouvernement du Canada le fera.

M. LADNER: Le Gouvernement a-t-il des renseignements au sujet des prix sur le Pacifique?

L'hon. M. GRAHAM: Quant à moi, je n'ai jamais entendu formuler de plaintes à l'égard des prix sur le Pacifique. La seule crainte que j'aie découverte dans la correspondance que nous avons reçue, c'est celle de voir le Gouvernement enlever de cette route les navires de la marine marchande.

Avant de reprendre mon siège je tiens à déclarer que peu m'importe qu'il y ait une coalition ou non; ce n'est pas là la question soumise à la Chambre. A entendre certains honorables députés on serait porté à croire qu'il s'agissait de savoir qui est M. Preston. "Quel est ce personnage?", se demande-t-on, ou encore: "Existe-t-il une coalition?" La vraie question soumise à la Chambre est celle-ci: "Sommes-nous d'avis que les frets maritimes sont trop élevés?" Tout le monde exprime la crainte qu'ils le soient. Quel est le remède? Il y en a qui proposent de se servir de la marine marchande quoiqu'ils ne s'en soient jamais servis lorsqu'elle était à leur disposition. D'autres ont leurs propositions. Après s'être bien renseigné le Gouvernement a conclu à l'excellence de ce projet de réglementation par l'Etat des frets maritimes. Si sa politique est couronnée de succès il sera prêt à faire un pas de plus dans cette voie. En ter-

minant, je fais cette prédiction qu'avant que tout soit fini, les principales compagnies de navigation seront prêtes à composer avec le Dominion du Canada.

M. IRVINE: Le ministre qui vient de reprendre son siège a été aussi intéressant que d'habitude, s'il n'a pas été aussi convaincant. Le débat a déjà été long, et il ne semble pas qu'il soit près de prendre fin: ce devrait être une preuve de l'importance de la question. Et cette importance n'est pas attribuable uniquement au cas particulier qui nous occupe, mais aussi à un autre état de choses de plus grosse conséquence. Tout comme le siècle dernier a vu une concurrence très acharnée, qui a conduit aux coalitions et aux trusts de l'heure actuelle, notre époque est témoin des efforts de tous les gouvernements en vue de mâter ces coalitions et ces trusts, pour que les avantages qu'on pourrait en retirer profitent au public, sans que ces coalitions ou trusts puissent soutirer aux frais du public, un injuste bénéfice. C'est à cause de l'importance de cette question examinée à ce point de vue, et aussi parce qu'il s'agit d'une subvention à une compagnie particulière, sans raison apparente et sans aucun bénéfice découlant de cette opération, que je crois de mon devoir de prendre la parole en cette occasion. Je veux, au surplus, expliquer l'attitude que mon collègue et moi, nous serons tenus de prendre sur cette question. Enfin je voudrais exposer ce qui, selon moi, est un point de vue un peu différent de ce qui a été jusqu'ici apporté, à savoir si l'on est en droit d'attendre des résultats de ce projet ou non.

Le première question à étudier est celle de savoir s'il existe une coalition ou non. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux dit que cela importe peu. Malgré le fait que le projet repose sur la supposition qu'il existe une coalition le ministre nous déclare maintenant qu'il importe peu de savoir s'il en existe ou non. Mais le Gouvernement a chargé un monsieur de s'enquérir de la chose et ce dernier a présenté un rapport pour l'instruction de la députation; un rapport destiné à démontrer qu'il existe une coalition et que la convention à laquelle le Gouvernement désire être partie est le moyen de dissoudre cette coalition. Mais force m'est de déclarer, monsieur l'Orateur, que je n'en suis pas venu à la conclusion qu'il existe une coalition, en lisant le rapport Preston. Si je devais prendre ce rapport au sérieux, abstraction faite de la déclaration catégorique de l'auteur, j'en viendrais à la conclusion qu'il n'y a pas l'ombre d'une coalition. Il dit dans une partie du rapport, citant une lettre d'un fabricant dont il ne divulgue pas le nom:

Je reçois chaque semaine des représentants des compagnies de navigation qui se plaignent de la petite quantité de fret qui se présente.

Il voudrait nous faire croire que des compagnies de navigation ont formé une coalition et tramé une conspiration contre le Canada et que les agents de ces compagnies à Montréal se sont plaints aux expéditeurs de n'avoir pas de cargaisons pour remplir leurs vaisseaux vides. Pour sûr, cette coalition ne se lamenterait pas au sujet du manque de fret et n'amènerait pas aux ports des navires dans l'espoir d'obtenir du fret qu'elle aurait supprimé de propos délibéré. Si vous voulez, messieurs, passer à la page 18 du rapport, vous trouverez un tableau de chiffres censé démontrer l'établissement de prix très élevés au détriment du commerce anglais et canadien, en particulier en 1924.

M. Preston donne ce tableau pour prouver qu'il existe une coalition et qu'elle a ourdi une conspiration au détriment du commerce canadien et anglais. Il démontre par cette colonne de chiffres qu'en 1924 les cours du fret ont été bien plus élevés du Canada aux ports anglais qu'aux ports européens. Mais messieurs, si vous voulez bien consulter la colonne de chiffres pour 1923, vous constaterez le contraire, de sorte que si M. Preston avait publié son rapport cette année-là, il eût été obligé de dire: "Oui, il existe une coalition, mais c'est une conspiration contre le commerce européen et à l'avantage de la Grande-Bretagne, et du Canada." Il est donc heureux, pour le Gouvernement, je pense, que ce rapport ait été fait en 1924. Je ne conclus pas à l'existence d'une coalition sur la simple affirmation de ce monsieur.

J'aurais une autre raison d'être sceptique, au sujet de l'existence d'une coalition, si je devais me contenter des renseignements fournis par ce rapport ou par le Gouvernement, et c'est le projet préconisé pour vaincre la coalition Cela seul semble constituer une présomption que s'il existe une coalition, elle n'est pas très bien organisée et très considérable, car les dix navires proposés ne pourraient détruire une très grande coalition. Toutefois, je crois qu'il existe une coalition, d'abord à cause de ce que je sais de l'évolution survenue depuis un siècle dans notre vie industrielle et commerciale. La concurrence dans le domaine de l'industrie et du commerce a amené inévitablement la constitution de coalition de forces à peu près égales pour leur avantage mutuel. En d'autres termes, la coopération que les cultivateurs de ce pays ont choisie pour leur politique, que les associations ouvrières de ce pays adoptent dans une large

mesure, est depuis longtemps une pratique des grandes compagnies rivales. Oui, les coalitions sont l'aboutissement naturel de l'évolution qui se poursuit depuis un siècle. Mais s'il nous fallait une preuve spéciale de ce fait, nous devrions consulter le rapport du Comité relatif à la situation agricole de l'an dernier ou le rapport de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton). Néanmoins, le ministre vient de nous assurer que le Gouvernement avait suffisamment de preuves de l'existence d'une coalition en 1910. Si le Gouvernement avait ces preuves, la Chambre ne comprendra pas clairement, ni le peuple canadien non plus, je crois, pourquoi en 1924 il a chargé un autre monsieur de s'enquérir à nouveau d'une chose touchant laquelle ils possédaient toutes les preuves désirées. C'est comme de raison un point secondaire, mais jusqu'ici le Gouvernement a soigneusement évité d'en parler et il doit avoir, il me semble, pour se dérober à une explication, une autre raison que celle qu'il fournit à la Chambre. Je conclus donc qu'il y a une coalition.

La question suivante, c'est: faut-il dissoudre la coalition et enrayer de cette façon sa croissance? Malgré le oui apparemment vibrant du ministre des Chemins de fer, je m'empresse de répondre par un non catégorique. Il est très exact que ce qui vient après la coalition, c'est le monopole, mais le monopole est le résultat du système auquel le Gouvernement donne son appui. C'est le fruit mûr, le fruit naturel du système dont le Gouvernement est le protagoniste, que sanctionne la civilisation moderne, et si nous ne sommes pas prêts à manger les fruits, nous ne devrions pas être prêts à répandre les graines. Le monopole est ce qui vient après la coalition, et la coalition est le résultat du régime de la concurrence. Nous ne pouvons rejeter les fruits. Force nous est de les cueillir. Ce n'est pas la petite organisation maritime de dix navires préconisée par le ministre des Chemins de fer qui va refouler le fort courant d'un siècle. Cela peut être joli à prononcer, mais au point de vue social, historique et scientifique, c'est absurde, et même si ce n'était pas une absurdité, ce ne serait certes pas la politique à suivre. Les associations représentent le progrès. Je mentionnerai quelques avantages des coalitions commerciales. Un des premiers, c'est l'amélioration du service. Dans le cas qui nous occupe, les transports maritimes, l'effet de la coalition sera de régulariser le service, de le perfectionner, de supprimer les services inutiles et donnera à la fin une diminution des prix du fret. La coalition assurera la permanence des tarifs et l'équilibre des affaires, car lorsqu'un négociant a besoin d'acheter de grandes quantités de marchandise en Europe, l'incertitude des prix de fret l'embarrasse dans ses affaires. Si, au contraire, il est fixé sur la permanence des tarifs, il acquiert plus de confiance dans la conduite de son commerce.

La coalition produit également un tarif uniforme pour tous les chargeurs grands et petits et permet le succès des entreprises commerciales là où autrement elle ne pourrait réussir. J'affirme donc que sans entente de ce genre, sur la mer comme ailleurs, le commerce en général souffrira de la désorganisation, les exportateurs ne pourront pas obtenir un bon service et les équipages auront des gages insuffisants. Le ministre des Chemins de fer a reconnu la solidité de ce principe quand il a parlé tout à l'heure. Il a rappelé que ce principe est appliqué dans l'Ouest par le cartel des cultivateurs de blé constitué pour la vente de leur produit.

La création de la commission des chemins de fer a eu pour but, selon le ministre, d'obtenir une diminution du coût de la vie et d'assurer la permanence des tarifs. Tels sont les deux principes reconnus: celui de l'utilité d'une coalition et cet autre qui en découle d'être un moyen régulateur; mais il repousse la coalition des compagnies transatlantiques. Si le Gouvernement décidait de se porter au secours des agriculteurs de l'Ouest pour assurer la vente de leur blé à prix raisonnable et s'inspirait des mêmes méthodes qu'il suit dans l'affaire des tarifs maritimes, que ferait-il? Il offrirait des subsides pour la construction d'un élévateur particulier à Winnipeg, pour rompre la coalition des acheteurs de blé. Il n'en a rien fait cependant. Les cultivateurs eux-mêmes n'ont pas songé à prendre ce moyen. Ils se sont unis pour "venir à bout" de la coalition, suivant l'expression populaire. Au sujet de la coalition transatlantique, le ministre perd de vue le principe du cartel appliqué dans la vente du blé et cet autre principe que l'Etat peut régulariser les tarifs par une commission comme il l'a fait dans l'exploitation des chemins de fer. Le Gouvernement préfère subsidier une compagnie particulière pour faire tomber les prix. Il juge préférable de détacher par ce moyen un des membres du cartel, dans l'espoir que le cartel s'écroulera. Si le Gouvernement pouvait réussir à dissoudre la coalition, la question serait sérieuse. Ce serait arrêter le progrès dans sa marche en avant, mais je n'ai aucune crainte à ce sujet; l'évolution se fera irrésistiblement. Au contraire, c'est le Gouvernement qui s'expose en voulant se mettre en travers.

Je dirai plus tard ce que je pense du moyen de régulariser les tarifs. Tout ce que je dis à présent, c'est que les coalitions sont néces-

saires. Elles ne sont pas mauvaises en elles-mêmes. On ne saurait les briser, et même si l'on y réussissait, ce serait un tort.

Enfin, le Gouvernement a donc décidé de rompre la coalition, d'arrêter la marche du progrès et de s'être assigné une tâche impossible. A cet égard, des membres de la droite se sont vantés de posséder un courage dont il faut rendre honneur au Gouvernement qui s'est chargé de l'entreprise. Certes, il faut que le Gouvernement possède une forte dose de courage pour risquer son existence sur un acte aussi impolitique. Mais le peu d'enthousiasme dont on fait preuve parmi les membres de la droite pour la défense du projet fait plus honneur au parti ministériel que le courage dont on se vante.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'orateur veut-il nous dire en quoi le Gouvernement risque son existence? J'avais cru que c'était précisément son existence qu'il cherchait à sauver.

M. IRVINE: La question est très intéressante et je vais y répondre en quelques mots. Le Gouvernement, d'après moi, risque son existence comme ceci: si cette dépense est votée—et il est probable qu'elle le sera—il n'en résultera absolument aucun avantage perceptible pour les contribuables. On voit que si le Gouvernement a le courage de tirer des poches des contribuables, déjà assez vides, la somme de $1,350,000 pour être versée annuellement en cadeau à une compagnie particulière dont le siège est en Europe, sans profit pour le Canada, c'est ce qu'on peut appeler avoir une forte dose de courage. Le Gouvernement, cela va de soi, n'envisage pas la question sous le même angle. Le Gouvernement j'imagine croit qu'il sera trop tôt avant les prochaines élections pour apprécier les fruits de ce placement et qu'il sera en mesure de dire aux gens de l'Ouest: Voyez! Nous sommes ce grand gouvernement, qui s'est dressé avec le rapport Preston dans une main et un million de dollars dans l'autre pour lancer un défi au léviathan qui domine les sept océans. Cela sonne bien au cours d'une campagne électorale. Il n'y a pas de meilleure arme que je connaisse. En second lieu, j'imagine que le Gouvernement s'inspire de cette autre idée: Il sait fort bien que les frets maritimes vont baisser tout comme le reste; il est même assez probable que, dès l'automne prochaine, les prix du transport subiront une baisse résultant de causes parfaitement naturelles. Il sera donc en mesure de dire au peuple: "Ne voyez-vous pas ce que nous avons accompli? Vous rendez-vous compte des résultats que nous ont valu un instant de courage? N'avons-nous pas réussi à terrasser cette puissante coalition maritime? Voyez donc la baisse des frets maritimes! Voilà peut-être l'idée que caresse le Gouvernement. Cependant, j'ai encore assez foi dans le gros bon sens du peuple canadien pour refuser de croire que le Gouvernement s'assurera de nombreux suffrages par ces méthodes. Il se peut toutefois que nous fassions erreur. Il est fort possible que le Gouvernement réussira encore une fois à blaguer le peuple, mais le jour de la rétribution arrivera infaillliblement.

Le Gouvernement a donc décidé d'adopter cette méthode réactionnaire et il fait grand état de son courage. Je préférerais de beaucoup voir le Gouvernement essayer son courage contre quelque chose plus à portée de sa main. Mes honorables amis ont-ils assez de courage pour s'attaquer à la coalition des transports sur les Grands lacs? Voilà un puissant syndicat à nos portes mêmes. Des navires canadiens transportent des marchandises canadiennes à meilleur compte à certains ports des Etats-Unis qu'aux ports canadiens. Le Gouvernement, qui possède une telle surabondance de courage aussi bien que le droit de taxer le peuple afin de jeter des millions dans la caisse d'une compagnie d'outre-mer, ne pourrait-il pas se montrer un peu plus courageux et briser cette coalition? Je ne propose pas même que le Gouvernement terrasse cette coalition; qu'il se borne à exercer sa domination sur le monopole financier au Canada. Le Gouvernement n'a jamais fait preuve de courage en ce qui regarde cette question.

Nous avons, à la Nouvelle-Ecosse, une puissante coalition à l'édification de laquelle le gouvernement provincial et le pouvoir fédéral ont contribué par l'octroi de subventions s'élevant à 90 millions de dollars. Or, cette coalition constitue une sérieuse menace contre la vie et le bonheur d'une bonne partie de la population de la Nouvelle-Ecosse. A maintes reprises, ces pauvres gens ont réclamé l'assistance du Gouvernement, qui manque tout à fait de courage dans les circonstances. Le ministre du Travail lui-même (l'hon. M. Murdock), qui n'est pas à son siège, et je le regrette,—manque du courage que s'attribue le Gouvernement dès que ce problème lui est posé. Etant donné l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, il ne saurait intervenir, dit-il, quelle que soit la dose de courage qu'il cache au plus profond de son être. Cependant, il est le parrain d'un bill confirmant pour ainsi dire toutes les prétentions que nous avons fait valoir, mon collègue et moi, pour ce qui est de droit d'intervention du pouvoir fédéral à la Nouvelle-Ecosse. Je m'abstiendrai de citer le texte du projet de loi; nous le discuterons en temps et lieu. Je tiens à faire remarquer qu'il n'y a pas le moindre indice de ce courage que l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) s'est

plu à reconnaître au Gouvernement parce qu'il a décidé d'accorder une subvention à la compagnie Petersen.

Mais, puisque le Gouvernement a choisi cet exploit comme la plus haute manifestation de son courage, je désire l'examiner sous deux aspects. Je discuterai d'abord la méthode adoptée et, en second lieu, les résultats que nous avons raisonnablement le droit d'espérer. Mes honorables amis de la droite prétendent ne pas vouloir démolir la coalition, mais tout simplement règlementer les frets maritimes. Or, si les efforts que le Gouvernement est sur le point de tenter sont le moindrement efficaces, la démolition de la coalition s'ensuivra inévitablement. De fait, le Gouvernement a l'intention d'acheter ces navires et de réduire les frets sur les marchandises qu'ils transporteront afin de faire diminuer les tarifs du transport maritime en général, ou du moins en ce qui regarde cette ligne particulière. On l'admettra certes, si les prix ne sont pas réduits du haut en bas ce sera là un colossal fiasco. Or, il n'y a qu'un seul moyen d'atteindre le résultat désiré ce serait de forcer toutes et chacune des compagnies transatlantiques à revenir au système de la concurrence et le rétablissement du régime de la concurrence à outrance en ce qui regarde les frets sonnerait le glas de la coalition maritime de l'Atlantique-Nord. En réalité, voilà le but que vise le Gouvernement; mais ce n'est ni désirable ni pratique. Examinons encore la méthode d'un peu plus près. Je m'oppose à son adoption parce qu'elle comporte des subventions à des compagnies particulières. Dans certaines occasions il peut être permis d'accorder des subventions. Je suis opposé au système en principe et plus que jamais dans le cas actuel. Indépendamment de la question de principe, mon aversion contre le système s'appuie sur l'histoire du passé et la façon dont il fut appliqué au Canada. Examinons pour un instant le cas des subventions accordées au Nord-Canadien. Nous n'avons cessé de lui accorder des subventions jusqu'à ce qu'enfin il fut devenu notre propriété, ce qui a été peut-être la meilleure chose qui lui soit arrivée. Cependant, l'objet de nos subventions ne s'est jamais réalisé. De plus, les subventions dont a joui le Pacifique-Canadien, comme l'a fait remarquer l'un de nos collègues, n'ont aucun poids devant la cour suprême. Et ils sont innombrables nos échecs relatifs à nos subventions aux compagnies particulières, en ce sens qu'elles n'ont jamais produit le résultat espéré. Le principe que comporte cette méthode, et les déboires dont il a été cause suffisent pour que nous condamnerions cette résolution.

[M. Irvine.]

Cependant, quels sont les résultats pratiques que nous pouvons espérer? Je remarque que les adeptes ministériels de la résolution n'ont guère pu exprimer leur avis à son sujet. Ils préfèrent s'en rapporter au destin. Ils font appel à la confiance de la Chambre. Mais laissez-moi examiner sommairement cet aspect de la question. J'ai déjà fait observer que si le Gouvernement réussit à obtenir une réduction des tarifs maritimes pour le trafic de tout le nord de l'Atlantique ce ne sera qu'en détruisant la coalition, et ce serait là un mouvement réactionnaire. Tout ce qu'un gouvernement devrait tenter touchant les coalitions est de sauvegarder l'efficacité des services que celles-ci rendent possibles, et de voir à ce qu'aucun monopole ne lèse les intérêts du peuple. Mais aucun régime ne devrait essayer de renverser ce que les lois naturelles ont établi. Examinons cette question davantage. Il n'est pas probable que le trust soit terrassé. de sorte que nous n'avons guère à nous inquiéter à cet égard. Toutefois, quels seront les résultats probables si ce projet est mis à exécution? Il est certain que la coalition universelle ne sera pas défaite aussi facilement. La coalition de l'Atlantique-Nord à elle seule compte cinq cents navires, et ce n'est rien en comparaison du reste. La coalition universelle est concernée et est-il raisonnable de supposer que cette coalition voyant son existence en danger dans l'Atlantique-Nord, ne fasse rien pour se protéger? Comment donc! dix vaisseaux de plus ou de moins ne compteraient guère, mais les compagnies maritimes voient dans ce projet un mouvement réactionnaire et il n'est que naturel de songer qu'elles prendront les moyens de s'y opposer. Il n'est pas probable que la coalition demeure inactive. Si elle est aussi forte que le prétendent M. Preston et le premier ministre elle ne se laissera pas, sans résister, enlever ses privilèges par une aussi faible flotte de dix navires sur l'Atlantique. Ne sommes-nous pas dans une situation étrange à l'heure actuelle? Le ministère nous demande de dépenser environ $1,300,000 pour briser une coalition que nous contribuons à maintenir en y gardant 60 p. 100 de notre propre Marine marchande exploitée à perte. Nos navires de commerce, d'après l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) font encore partie de la coalition, et le premier ministre nous avoue que celle-ci est si puissante que si nous en retirons nos navires, ils disparaîtront des mers Maintenant, si nous ne pouvons retirer soixante vaisseaux de la coalition de peur de les vouer à la ruine, comment le Gouvernement espère-t-il en exploiter dix indépendamment de la coalition? Voilà des questions que le ministère a même évité de

mentionner. Il est possible que le premier ministre trop ému par son sujet se soit trouvé dans une position désavantageuse en étant invité à les discuter trop à la hâte, mais ses paroles sont au hansard. Selon lui, les vaisseaux de la marine de commerce de l'Etat font partie de cette coalition qu'il va chercher à rompre en prenant le peuple canadien, et ces vaisseaux ne peuvent en être détachés en toute sureté. Si ce n'est pas là une absurdité, c'est que je ne connais rien. Mais c'est une attitude que le Gouvernement nous demande d'approuver.

Et voici un autre résultat probable du projet, qu'a suggéré l'honorable député de Nelson (M. Bird). Si la coalition est aussi puissante que le prétendent le premier ministre et M. Preston, dans son rapport, si elle est dangereuse au point que nous n'osons soustraire nos navires à sa tutelle, alors ne pouvons-nous supposer avec raison que l'on dira au Gouvernement et à sir William Petersen: "Gardez vos dix navires pour le commerce canadien et nous attendrons que vous en soyez fatigués". "Combien faudrait-il de temps, dans les circonstances, pour que le Gouvernement câble à la coalition de venir au secours du commerce canadien? Que feraient dix vaisseaux, si toutes les autres compagnies maritimes refusaient le commerce canadien? N'oublions pas que la coalition, de l'avis du Gouvernement, couvre l'univers et, par conséquent, serait en état de boycotter le Canada.

Or si le Gouvernement ne veut absolument pas abandonner sa vaine tentative de désorganiser la coalition des compagnies de transport maritime dans l'Atlantique-Nord, la manière la plus efficace et la plus facile de s'y prendre serait, à coup sûr, de retirer d'abord de cette coalition les 60 navires appartenant à notre Marine nationale et les affecter au commerce canadien. Je croyais que le ministre des Chemins de fer allait nous expliquer un peu pourquoi on n'utilise pas la Marine marchande canadienne dans les eaux de l'Atlantique pour amener un abaissement des tarifs. Y a-t-il quelque honorable député qui a pu conclure, des observations du ministre, pourquoi ces navires ne sont pas utilisés? Le ministre dit que le Gouvernement actuel n'affecte pas la Marine marchande à ce mouvement parce que le Gouvernement précédent ne l'a pas fait. Voilà la conclusion logique de ce qu'il a dit. A mainte et mainte reprise d'honorables représentants du côté ministériel ont affirmé que les bâtiments de la marine d'Etat ne sont pas outillés comme il faut pour le mouvement de l'Atlantique. Voilà ce qu'on nous dit: mais par contre nous savons très bien que bon nombre de ces navires ont la capacité et la vitesse voulues, et c'est là ce qui compte le plus dans un service de transport. Sans doute, faudrait-il leur ajouter par-ci par-là une cloison d'étanchement ou en changer très légèrement certains détails de construction, mais ce ne sont pas là des obstacles réels à l'utilisation de notre Marine marchande. Je suggère donc au Gouvernement, s'il veut sincèrement assurer l'abaissement des frets maritimes, d'affecter toute notre flotte marchande au mouvement des eaux septentrionales de l'Atlantique et, s'il le faut, d'y ajouter dix autres bateaux. De la sorte on accomplirait assez sûrement quelque chose. Mais le Gouvernement peut nous dire que cela coûterait très cher; que s'il agissait de la sorte il ne pourrait boucler son budget ni cette année ni l'an prochain. Libre à lui de nous tenir des propos pareils. Il n'en est pas moins vrai que c'est le public canadien qui devra payer, en définitive, que ces dépenses soient effectuées par une compagnie particulière ou par l'Etat. Au moins dans cette alternative, le public aurait son capital à la fin tandis que la réalisation du présent projet ne laissera en fin de compte que les recettes de la compagnie Petersen. Mais que ces navires soient construits par une compagnie à capitaux particuliers ou par le Gouvernement, le public canadien en sera toujours au même point; effectivement c'est lui qui devra solder les frais puisque les navires seront payés sur les recettes provenant des frets maritimes. Donc c'est le public, d'une manière ou de l'autre, qui devra solder la note. Par conséquent tout prétexte du genre est inepte.

On nous dit encore qu'alors même que les frets maritimes ne subiraient une réduction générale en conséquence de la flotte Petersen qui compte dix bâtiments, il y aurait une diminution des prix prélevés sur les marchandises que transporterait cette flotte. Concédons le point pour couper court à la discussion; supposons que les tarifs de ces dix navires seront inférieurs au régime général. C'est ce qu'on peut attendre de mieux de l'entreprise. Mais la compagnie Petersen fait-elle une spécialité de conclure avec le Gouvernement ou avec d'autres des marchés par lesquels elle s'engage à effectuer des transports à perte? La chose est peu probable. Il est donc raisonnable de supposer que nous allons payer à cette compagnie tout le service qu'elle nous donnera. Pour le moment je suppose que nous versons annuellement à l'entreprise Petersen ces $1,750,000; je vais même jusqu'à supposer,—je suis libéral à l'adresse d'un gouvernement qui ne l'est pas,—que la diminution des frets nous rapportera $1,300,000. Qu'avons-nous au bout du compte? Nous

nous serons donnés bien du mal pour percevoir $1,300,000 du public canadien; nous aurons remis ce montant à la compagnie particulière et nous aurons pris la peine encore une fois de le percevoir du public canadien sous forme de frets maritimes. Et voilà ce qu'on suppose être une diminution des tarifs!

L'hon. M. LOW: Deux ou trois fois ce montant.

M. IRVINE: L'honorable ministre me reprend pour dire que nous encaisserons deux ou trois fois ce montant. Je crois que s'il veut scruter ses chiffres de près il constatera que j'ai cité le plus gros rapport possible. Quant à moi personnellement, cela est loin de me satisfaire, que le ministre affirme que nous encaisserons deux ou trois fois ce montant; et je suis persuadé qu'il lui faudra apporter des preuves plus convaincantes que celles avancées jusqu'ici pour faire croire à la Chambre que nous ne donnerons pas dollar contre dollar à la compagnie Petersen,—que puisque nous lui donnons $1,300,000 par année nous n'en recevrons pas en échange une plus grande valeur, fruit de l'abaissement des frets. Par conséquent, nous ne pouvons rien espérer de mieux: nous prenons un dollar dans un gousset, nous le glissons dans l'autre et puis nous tentons de nous auto-suggestionner au point de nous convaincre que nous avons réellement récolté un bénéfice.

L'hon. M. LOW: Si j'étais de cet avis, je retirerais la résolution sur l'heure.

M. IRVINE: J'en suis convaincu, et j'espère que le ministre arrivera à cette conclusion avant que j'aie terminé. Une des propositions que je compte faire au Gouvernement comporte précisément l'abandon de la résolution. Pour l'instant, je cherche à démontrer que le plus qu'on puisse attendre de ce projet, c'est la réduction des tarifs maritimes en ce qui regarde les dix navires subventionnés; on ne peut pas espérer plus.

Ensuite, bien que les coalitions commerciales soient la conséquence logique du régime sous lequel nous vivons, il faut empêcher les monopoles. Puisque nous ne pouvons pas prendre la direction opposée au progrès et avoir recours à une concurrence de coupe-gorge, comme on y serait obligé en suivant la politique du Gouvernement, il nous faut trouver un moyen quelconque de restreindre l'action de la coalition pour l'empêcher de devenir un monopole. Or, qu'on ne se trompe pas à mon égard. Je sais aussi bien que le Gouvernement que les tarifs maritimes sont élevés et qu'ils pourraient être un peu plus bas. Je sais également que les Canadiens et particulièrement les habitants de l'Ouest tiennent à ce que le transport coûte moins cher. Tout cela, on l'admet. Ce n'est pas parce que je m'oppose à ce que je considère être presque une absurdité à tous points de vue, à un projet qui ne peut faire autrement que d'aboutir à rien, ce n'est pas une raison, dis-je, pour qu'on me croie satisfait des tarifs actuels. Je ne veux pas qu'on se figure que je serais heureux de voir une grande société commerciale, une coalition ou un syndicat, maître des tarifs maritimes. En effet, je suis aussi et peut-être plus impatient que le Gouvernement de les voir diminuer. Mais cette réduction qu'on souhaite ne peut s'effectuer qu'au moyen d'un contrôle beaucoup plus impérieux et beaucoup plus fondamental que tout ce que le Gouvernement a proposé jusqu'ici.

L'amendement de l'honorable député de l'opposition (M. Clark) vise au moins à un contrôle approprié. Il n'est pas aussi positif que je l'aurais désiré, pas aussi spécifique quant au délai à accorder mais il me plaît mieux—ainsi qu'à mon collègue (M. Woodsworth) que la proposition que je viens de critiquer. La Chambre sait que j'avais une proposition meilleure à présenter—j'ai la prétention d'en avoir une—le règlement de la Chambre, si vanté et si acceptable, m'empêcherait d'introduire mon projet comme sous-amendement. Par conséquent mon collègue et moi, nous sommes obligés de voter soit pour ce que nous prenons pour une absurdité ou tout au moins une futilité, soit pour un amendement qui ne répond pas à tous nos désirs. Nous sommes obligés de voter pour l'amendement, parce qu'il vise à ce que nous croyons être la seule solution pratique. Il est possible que le résultat se fasse plus longtemps attendre si nous adoptions l'amendement, mais quand la réglementation qu'il préconise sera obtenue, elle sera efficace.

Le ministre des Chemins de fer a l'idée bien arrêtée que la démarche faite en 1910 pour que la métropole coopère avec les dominions afin de fixer les tarifs maritimes ayant échoué, dorénavant la même démarche échouera toujours. Il prédit, avec un enthousiasme extraordinaire, qu'il ne faut rien espérer d'une pareille proposition. Je dis avec le même enthousiasme et d'une façon aussi catégorique qu'il n'y a rien à espérer de ce minuscule projet que nous présente le Gouvernement. Maintes fois, dans cette enceinte, des députés ont protesté contre le système des subventions et j'espère que s'ils sont poussés à voter en faveur de celles-ci, ils se rappelleront les critiques qu'ils ont adressées à leurs collègues des Parlements antérieurs pour avoir commis le même impair. J'oserai dire, monsieur l'Orateur, que dans dix ans—peut-être même avant—il y aura ici des députés qui nous re-

procheront d'avoir voté une subvention comme celle-ci.

Pour maîtriser une coalition qui s'étend à tout l'univers, il faut une force d'égale étendue; on ne peut l'obtenir qu'avec le concours des nations intéressées. Si cette tentative échouait, alors il nous faudrait rechercher un autre moyen d'atteindre notre but. On nous dit que si la méthode proposée par le Gouvernement ne donne pas de très grands résultats, ce sera au moins un essai et qu'elle a le mérite de pouvoir être appliquée immédiatement. D'après ce que je peux voir, il n'y a d'immédiat que le paiement de la somme de $1,300,000. C'est très immédiat, plus immédiat que réjouissant pour les contribuables du Canada. Mais la réduction des tarifs est encore loin et jusqu'ici le Gouvernement n'a pas donné la moindre raison susceptible d'intéresser ceux qui étudient la question et de faire espérer que l'entreprise sera couronnée de succès.

Il me semble que puisque nous admettons l'existence d'une coalition commerciale et la cherté des frets maritimes, il va nous falloir admettre plus que cela. Il me semble que le Parlement doit admettre que le Canada, en vertu de sa position géographique, de son climat, de tout l'édifice de son existence industrielle, doit élaborer une ligne de conduite différente de celle que nous suivons actuellement. La ligne de conduite présente semble être d'expédier du pays autant de marchandises que nous le pouvons—si nous n'avons pas de navires pour les transporter, payons quelqu'un pour fournir des navires—plutôt qu'une ligne de conduite qui nous mettrait en mesure de subvenir à nos propres besoins. Je ne m'étendrai pas sur ce point pour le moment, parce que je compte avoir plus tard l'occasion de traiter plus spécialement d'une politique canadienne. Cependant, je puis dire ceci: si le Gouvernement avait la moitié du courage que lui attribuent certains de ses membres, il nous présenterait une politique qui dépendrait moins des caprices des compagnies de transport de l'Atlantique-Nord et qui se fonderait davantage sur l'intelligence, l'activité et l'habileté économique de notre peuple.

On prétend que nous devrions renvoyer cette affaire du contrat Petersen devant un comité; que si la proposition arrive devant un comité, bien qu'elle n'ait actuellement aucun sens, elle pourrait en sortir avec un sens. C'est l'argument que certains députés ont adopté. Je ne partage pas cette opinion. Je ne reconnais pas de vertu intellectuelle à un comité. Cependant, là n'est pas la question. Je désire bien faire comprendre que nous ne votons pas, comme certains députés semblent le croire, l'étude de toute la question des tarifs, des coalitions et des propositions qui pourraient être présentées comme résultante des connaissances que nous pourrions acquérir, car ce n'est nullement la question posée à la Chambre. La question est de savoir si nous allons accepter et endosser un contrat déterminé dont nous ne saurions changer ni un mot ni une lettre. A ce sujet, je veux rappeler l'attitude prise par mon honorable collègue de Red Deer (M. Speakman), attitude que je regarde comme très forte et que cet honorable député devra conserver puisque rien n'a été changé depuis son discours. Il nous dit à ce sujet:

> Un projet de loi qui est lu deux fois est accepté en principe. Le principe est accepté par le fait même que la Chambre vote la deuxième lecture. Donc, le Parlement ayant accepté le principe dans la circonstance, le comité spécial ne pourrait pas y apporter de grands changements.

Le premier ministre a fait à ce sujet des remarques que je vais citer si l'on veut bien accepter l'interprétation que je leur donne. L'interprétation que j'applique à ses remarques est simplement celle-ci: Que nous pouvons renvoyer le bill devant le comité après que la Chambre aura adopté le principe sur lequel le comité est censé décider; nous pouvons faire venir sir William Petersen et d'autres personnes, et on pourra apporter des modifications au contrat pourvu que sir William Petersen et le Gouvernement y consentent. L'idée était de faire espérer à ceux qui conservaient une attitude résolue que si la question était soumise à un comité, il pourrait en résulter quelque chose de plus parfait. Mais je tiens à faire observer que si l'attitude du premier ministre est sincère, la meilleure manière de sortir de la difficulté est d'abandonner complètement cette convention et de nous proposer un autre projet contenant tout ce qu'il se dit prêt à concéder. Alors, il n'y aura aucune difficulté à ce que nous l'adoptions. Nous voterons tous en faveur d'une enquête parce que nous la désirons, nous voterons tous en faveur d'une méthode de réduire les tarifs parce que nous en avons besoin. Cependant, là n'est pas la question. La question est de savoir si la Chambre doit endosser un document que pas un comité, pas même la Chambre n'a le droit de modifier. Voilà la situation comme je la comprends et, en ce qui me regarde—je crois parler aussi au nom du chef du parti travailliste (M. Woodsworth)—je ne pourrai pas voter en faveur de la proposition du Gouvernement et j'appuierai l'amendement.

Un autre point que je désire faire ressortir: Le Parlement semble provoquer une étrange réaction psychologique sur certains individus. Je n'entends censurer personne ici et je n'ai

pas de doute que si nous pouvions nous voir tels que les autres nous voient, je serais le premier à observer ma propre réaction psychologique plutôt que celle des autres députés. Mais le fait demeure que des députés se sont levés et ont offert ce qui semblait d'excellentes propositions au sujet de la réduction des tarifs de transport. Je fais surtout allusion à l'ébauche d'un projet qui a été présentée hier à la Chambre par l'honorable député de Waterloo (M. Euler) et qui consistait à acquérir le Pacifique-Canadien pour le joindre au National-Canadien, à utiliser notre Marine marchande et à encercler le monde avec nos propres lignes de transport. Pour lui, c'est le meilleur moyen, le seul moyen réel, celui que nous devrons en somme adopter. Il a aussi déclaré qu'il était opposé au principe des subventions. Cependant, comme bien d'autres honorables députés il a dit en somme: "bien que je sois opposé aux subventions, bien que je connaisse un meilleur moyen, je voterai pour le moyen secondaire auquel j'ai peu confiance". Voilà l'étrange réaction psychologique, que j'ai remarquée. Je pourrai, comme je l'ai dit, manifester la mienne à quelqu'autre propos, mais pas dans ce cas-ci. Je suis opposé aux subventions en général et à celle-ci en particulier et je voterai contre la résolution. Si tous les honorables députés qui n'ont pas confiance dans les subventions et qui n'attendent rien de cette convention font de même, le ministre du Commerce devra retirer sa résolution et se conformer à la volonté véritable du Parlement. D'après les opinions exprimées par les honorables députés cette volonté semblerait demander la nomination d'un comité pour s'enquérir complètement sur toute la question des coalitions et des frets maritimes et propose au Parlement quelques moyens de maîtriser la coalition maritime; et c'est ce que nous ne pouvons espérer si nous approuvons cette résolution.

L'hon. J. E. SINCLAIR: Monsieur l'Orateur, je dirai quelques mots sur le sujet actuellement en discussion et je commencerai par souligner le raisonnement de l'honorable député de Calgary-Est (M. Irvine). Il s'est demandé d'abord s'il existait une coalition et il a répondu par l'affirmative; puis il a donné à entendre que rien n'établissait ni ne démontrait l'existence d'un monopole. Je reviendrai sur ce point lorsque je parlerai d'une enquête faite par la commission royale sur les coalitions maritimes. Continuons de suivre sa logique. Il nous a dit que c'était une erreur, une régression du progrès que de détruire les coalitions et les monopoles, et tout aussitôt après il a reproché au Gouvernement de ne pas essayer de briser le monopole du transport sur les Grands lacs, de ne pas démolir les institutions financières du pays et de ne pas intervenir dans le conflit ouvrier dans la Nouvelle-Ecosse. Cela doit me dispenser de m'arrêter davantage aux remarques de l'honorable député de Calgary-Est.

En abordant ce sujet, je désire rappeler l'historique des efforts tentés dans le passé pour régler cette question du transport maritime et des frets. Mon collègue, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, a fait cet après-midi et ce soir une assez bonne revue de l'attitude du Gouvernement canadien et de la correspondance échangée entre le Canada et le gouvernement anglais sur ce sujet. Je voudrais ajouter à ces renseignements une analyse des enquêtes instituées par différents ministères qui se sont efforcés d'obtenir une certaine réglementation à ce sujet. Car il s'agit de savoir si le Gouvernement a raison de vouloir exercer un contrôle dans une certaine mesure sur les frets maritimes. Voilà, à n'en pas douter, le principe en jeu dans cette résolution, bien que certains honorables députés aient tenté de l'ignorer pour faire dévier la discussion.

Remontons à quelques années, et voyons quelles enquêtes l'on a faites. La première, je crois, a eu lieu en 1906 à la demande du gouvernement anglais qui nomma une commission d'enquête sur les frets maritimes. Cette commission consacra près de trois ans à ses travaux et présenta deux rapports, l'un signé par la majorité, et l'autre, par la minorité de ses membres. Le rapport de la majorité constatait l'existence d'une conférence qui commandait le prix des frets anglais, surtout sur l'Atlantique-Nord, laquelle tout en offrant plusieurs avantages, permettait aux armateurs de passer des contrats collectifs, chose qu'il leur eût été impossible de faire autrement. Comme remède, l'on conseillait aux armateurs et exportateurs d'autres pays de s'unir et de se constituer en cartel de défense afin d'être en état de combattre l'influence des coalitions maritimes. L'on proposait de plus d'autoriser le Board of Trade à s'interposer en vue de concilier les intérêts divergents en cas de conflit entre les armateurs et la conférence. D'après moi, le conseil de constituer un syndicat rival était absolument futile vu l'impossibilité de grouper les armateurs et exportateurs des autres pays de qui les coalitions obtiennent leur fret,—je crois qu'en émettant cette idée, ces messieurs savaient qu'il était impossible de la mettre en pratique, de même que le conseil de recourir à la conciliation était une gentille manière d'étouffer le projet de réglementation.

Le rapport de la minorité non seulement confirmait la conclusion de la majorité, que la coalition ou conférence existait, mais allait plus loin et déclarait qu'il s'agissait d'un véritable monopole. Je désire donner ici lecture de certains passages des conclusions de la minorité afin d'en donner une idée:

Le système de conférence avec le rabais différé — évolution naturelle d'un commerce bien organisé avec des clients dont la plupart se trouvaient dispersés et sans organisation — a créé sur presque toutes les routes océaniques, un monopole dont les limitations, bien souvent, sont illusoires et dont l'influence tend à diminuer.

La minorité en est aussi venue à la conclusion suivante:

Elle a réussi à élever ou à maintenir les frets.

Le public doit, règle générale, payer des frets plus élevés qu'on ne paierait si le champ était libre.

Le système tend à accroître le nombre des navires et partant, la somme des capitaux engagés sur lesquels il faut payer intérêt.

J'attire l'attention de la Chambre particulièrement sur la dernière conclusion, car la situation à laquelle elle réfère est en partie responsable de l'état de choses dont nous souffrons aujourd'hui. Le résultat de la réglementation qu'ont imposée des frais excessifs a attiré une somme plus forte de capitaux vers les opérations maritimes et aujourd'hui nous avons un trop grand nombre de navires pour les cargaisons à transporter qui semblent, d'après le rapport, devoir encore se réduire. Le rapport de la minorité, comme celui de la majorité, conclut à ce que l'on donne au Board of Trade le pouvoir de tenter la salution du problème par conciliation. Cependant, les conclusions réflètent beaucoup l'opinion qui existe en Grande-Bretagne, et que le ministre des Chemins de fer a si bien exposée dans son discours, à savoir, que nous ne devons pas nous attendre au Canada que le comité impérial de navigation s'occupe de nos intérêts, pas plus que ne le ferait tout autre organisation nommée par le gouvernement britannique pour s'occuper de la réglementation des frets. Dans le rapport de la minorité, sir David Barbour a fait une réserve qui mérite, je crois, d'être citée:

Par exemple, il est arrivé dans le passé, et il arrivera de nouveau, que les membres de la coalition aient mal calculé les perspectives du commerce maritime et se soient procurés plus de navires que le trafic n'en exigeait ou n'en pouvait réellement utiliser.

Dans ces cas, on est fortement tenté de laisser le public subir la perte et la présence du monopole offre un moyen facile et commode de le faire.

Les extraits que j'ai cités exposent, je crois, une situation qui ressemble beaucoup à celle qui prévaut au Canada aujourd'hui. Les frets sont élevés et soumis à l'influence de la conférence des armateurs de l'Atlantique-Nord; on les maintient à un niveau qui permet aux compagnies de navigation intéressées de retirer sur leur placement un profit plus élevé que ne permettent les conditions actuelles du commerce. J'en fournirai la preuve un peu plus tard au cours de mes remarques. Je crois avoir prouvé que les investigations britanniques ont mis à jour l'existence d'une coalition ou d'un monopole, que ce dernier a porté les frets à un niveau déraisonnable, et qu'il les maintient à ce niveau par la force dont dispose la coalition du fait de l'action collective.

Il me suffira, je crois,, de mentionner en passant d'autres investigations qui ont été faites en Grande-Bretagne. Le ministre du Commerce a mentionné l'enquête de la commission royale des dominions lorsqu'il déposa cette résolution et le ministre des Chemins de fer l'a discutée en détail dans son discours de ce soir. Je ne répéterai pas les déclarations de mon collègue, mais je me contenterai de souligner un point important qui se rapporte directement je crois, à l'amendement de l'honorable représentant de Burrard (M. Clark). Voici: En 1910, le gouvernement britannique refusa de laisser adopter toute mesure de réglementation que demandait le gouvernement canadien, et les autorités britanniques suggérèrent une nouvelle investigation. Mon honorable ami de York-Ouest (M. Drayton), qui se rendit en Angleterre deux ans plus tard croyant trouver le gouvernement britannique mieux disposé et prêt à accorder au moins une certaine mesure de réglementation, fit rapport. J'ai ce rapport ici et je vais en citer une ou deux phrases pour démontrer que réellement mon honorable ami a dû s'adoucir un peu après son arrivée dans la métropole, car entre autres choses, il proposa une nouvelle investigation. Il dit:

Dans ce but, j'ai tenté d'obtenir la nomination d'une commission mixte chargée de conduire une investigation complète et de faire rapport sur les frets maritimes des compagnies qui s'occupent régulièrement ou de temps à autre du transport entre les ports des Etats-Unis et les ports du Canada.

Je prétends de plus que la commission, outre le rapport sur les points cités plus haut, devrait aussi, s'il y a lieu, recommander les mesures législatives que le parlement impérial ou le parlement du Dominion, ou les deux, devraient, à son avis, adopter.

Les honorables députés verront qu'après le refus du gouvernement britannique de prendre une décision avant de nouvelles investigations, l'honorable représentant de York-Ouest accepta le point de vue des autorités impériales et suggéra une nouvelle enquête à son retour au Canada. Nous n'avons qu'investigation après investigation et c'est encore l'objet de l'amendement que nos honorables amis de la gauche ont apporté à cette résolution. Maintenant que le Gouvernement possède tous les renseignements, mon-

sieur l'Orateur, le peuple de ce pays désire le voir agir avec tout le soin et toute l'attention nécessaires en pareilles circonstances. Je désire exposer bien clairement la situation, car après tout, quand nous envisageons ce problème, il faut savoir la réponse à cette question: la situation est-elle celle que nous prétendons, et s'il en est ainsi, avons-nous à suggérer une méthode ou un projet meilleurs que la proposition actuelle du Gouvernement? Jusqu'à présent, monsieur l'Orateur, aucune suggestion pratique n'a été faite pour remplacer celle du Gouvernement. Tout bien considéré, je ne crois pas qu'un Dominion agissant seul puisse présenter une proposition meilleure que la résolution maintenant soumise à la Chambre.

Avant de discuter cette résolution, je désire communiquer à la Chambre le résultat d'une enquête tenue par le gouvernement des Etats-Unis en 1913. Comme aujourd'hui le Canada, ce pays avait des difficultés au sujet des frets maritimes; il désirait voir l'Atlantique ouvert au commerce américain et il sentait la contrainte exercée sur les prix du transport par les compagnies de navigation. Le résultat fut que la question fut référée au comité permanent de la marine marchande et des pêcheries de la chambre des représentants à Washington. Je ne lirai que la résolution de renvoi au comité, du 18 juin 1912:

Que ce comité soit autorisé à et requis de faire une enquête complète sur les méthodes et pratiques des diverses lignes de navigation, tant américaines qu'étrangères, et servant au commerce maritime ou étranger, pour s'assurer si quelques-unes de ces lignes de transport maritime ont conclu quelque accord, entente, arrangement, conférence, mise en commun ou autre combinaison en vue de fixer les prix et les tarifs, ou de donner ou recevoir des remises, des prix spéciaux ou autres avantages ou privilèges spéciaux, ou en vue de mettre en commun et de diviser les recettes, les pertes ou le trafic, ou en vue d'empêcher ou de détruire la concurrence

Voici précisément la chose qui nous intéresse dans la proposition que nous sommes à discuter. Ce comité commença à siéger en janvier 1913 et il entendit les témoignages des propriétaires des navires, des marchands commissionnaires, des exportateurs et des hommes d'affaires du littoral de l'Atlantique qui étaient directement intéressés au commerce d'exportation et d'importation. Je dois expliquer que je n'ai pu savoir si le comité fit rapport à la Chambre des représentants, mais je sais qu'il soumit à la considération de cette dernière les témoignages qu'il avait entendus. Je citerai quelques paragraphes importants de ces témoignages. Je parlerai d'abord du témoignage rendu à New-York par un citoyen quant à la domination exercée par les lignes européennes sur les lignes faisant le service entre les Etats-Unis et le Brésil. Ce témoin était M. Sydney Story, vice-président de la Pan-American Mail Steamship Company, de la Nouvelle-Orléans. Il dit:

[L'hon. J. E. Sinclair.]

Il n'y a pas de doute possible que nos entreprenants rivaux commerciaux ne livrent une rude guerre au commerce de notre pays. Je me trouvais récemment au Brésil, négociant avec le gouvernement pour obtenir de l'aide en faveur de notre effort américain de la Nouvelle-Orléans; les amis des lignes européennes qui ont la haute main sur le transport entre le nord et le sud de l'Amérique disaient ouvertement partout que ces dernières ne permettraient jamais à notre ligne d'exister et que nous serions chassés de leur route dans quatre ou cinq mois.

Voilà le témoignage d'un homme qui négociait avec les lignes de navigation maritime pour essayer de conclure un arrangement entre le Brésil et les Etats-Unis. L'agent d'une autre compagnie de navigation brésilienne, M. Joseph J. Slechta, dit dans son témoignage:

Pour ce qui est de la plus grande partie du trafic transatlantique, vous ne devez pas oublier que le Brésil, depuis cent ans, compte entièrement sur son commerce, et surtout sur son commerce avec l'étranger, et s'il lui faut imposer un traitement inégal ou prendre des mesures vraiment sévères contre ces lignes, ces dernières pourraient le " boycotter ", ce qui lui causerait un tort sérieux. Telle est la situation qui lui est faite. Je dois informer le comité que, lorsque j'ai été requis l'autre jour de venir ici, j'ai câblé la chose à mon bureau-chef qui m'a répondu que son gouvernement prenait des mesures pour mettre effectivement fin à la coalition. J'ai demandé d'autres détails que je n'ai pas encore reçus. J'attends une réponse à ce sujet d'un moment à l'autre.

Ces témoignages nous font voir deux choses que nous devrions probablement prendre en considération. D'abord le Brésil a lutté durant longtemps, une centaine d'années peut-être, pour essayer de faire cesser les effets de cette domination injuste. Puis en fin de compte, ce gouvernement, après cent années de tentatives, en était rendu à essayer de briser ce monopole en accordant des subventions à d'autres lignes pour les engager à aller établir un service chez lui. La Chambre écouterait peut-être avec intérêt le témoignage de William Harris Douglas, de la firme Arkell & Douglas, exportateurs, de New-York, qui exprima clairement son opinion sur le monopole. M. Douglas dit:

Le président: Dites au comité ce que vous pouvez savoir de la situation du commerce, des relations existant entre les lignes de navigation avec lesquelles vous faites affaires.

M. Douglas: Le commerce d'exportation des Etats-Unis, comme nous le savons tous, est monopolisé par les propriétaires de navires étrangers. C'est une association d'Anglais, d'Allemands et de gens d'autres nationalités. Ils ont établi des routes maritimes allant de nos ports dans toutes les directions, pour ainsi dire, et qui encerclent le globe. Ces compagnies forment, en général, une alliance entre elles et leurs ramifications s'étendent à Hambourg et à Londres; elles tiennent des conférences en Europe, car c'est là que se trouve l'âme de tout l'organisme. Le principe de la liberté des mers constitue l'une des erreurs du peuple américain. La

suprématie de la mer, de toutes les mers, fait, de nos jours plus que jamais, l'objet d'un monopole plus absolu, pourrait-on dire, que notre commerce intérieur, que ce soit le commerce ferroviaire ou fluvial. Le monopole est le maître absolu des transports.

Je pourrais citer d'autres témoignages de même nature; mais j'en ai assez dit pour faire voir le caractère des déclarations des négociants américains. Certains commissionnaires affirmèrent plus clairement la dépendance où les tient la coalition, comment le commerce en souffre et aussi que, à leur avis seul le Gouvernement peut donner le coup de mort à la coalition ou prendre les mesures qui entraîneraient sa disparition.

Un autre point que nous pouvons relever est la méthode employée autrefois, il y a dix ou douze ans, par les compagnies de navigation pour s'assurer la suprématie sur les compagnies qui ne faisaient pas partie de la coalition. On démontre dans ce document que l'on s'entendait d'avance et que, lorsqu'une compagnie voulait faire concurrence aux navires appartenant à la coalition, celle-ci frétait des vaisseaux pour transporter les marchandises à un prix moins élevé. A la fin, ces compagnies indépendantes étaient éliminées, ou absorbées par celle qui avait été la première à faire de l'opposition. Par cette méthode, qui consistait à forcer les compagnies à se joindre à la coalition ou à abandonner la lutte, le monopole put établir sa suprématie sur tout le commerce du Canada et des Etats-Unis, et même de tous les dominions et des nations étrangères.

Des exportateurs bien en vue ont de plus déclaré que tous les pays durent venir en aide à leurs compagnies de navigation, au moyen de subventions, afin de conserver leurs marchés. Comme résultat de l'examen poursuivi par le comité de la chambre des représentants de Washington, le gouvernement tenta de se procurer des navires; mais, les paroles prononcées cet après-midi par le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'hon. M. Graham) et les résultats obtenus par les Etats-Unis de leur marine marchande démontrent qu'il est inutile de tenter de réglementer les frets maritimes de l'Atlantique en frétant des navires dont les propriétaires demeurent tous de ce côté de l'océan.

En passant, je fais remarquer que ce qui nous empêche, surtout, de nous servir de notre Marine marchande dans le but de réglementer le prix du transport, c'est que les ports et les havres sont aux mains de ceux qui forment le monopole; à moins donc que l'on ne puisse s'implanter en Angleterre, il est inutile de tenter de combattre le monopole, de ce côté de l'océan. On ne peut envoyer en Angleterre des navires qui reviendraient à vide. A moins que l'on ne s'entende avec les expéditeurs anglais, de qui dépendent les ports, les installations et aussi les courtiers maritimes, l'on ne peut guère espérer obtenir des cargaisons pour le retour. La proposition qui nous est présentée surmonte, si je ne me trompe, cette difficulté, car le personnage avec qui l'on a conclu le marché est en mesure de tourner l'obstacle qui se présente en Angleterre.

Un mot au sujet des critiques dirigées contre la Marine marchande. On nous a critiqués, dans toutes les parties de la Chambre, parce que nous n'utilisons pas cette flotte dans le but de combattre la coalition. Je ne veux pas exprimer mon opinion, mais on a déjà parlé de l'adaptabilité de la Marine marchande au commerce maritime. Je dirai, dans quelques minutes, qui retirera le plus d'avantages de notre projet. Mais je désire, auparavant, lire un témoignage rendu, devant le comité spécial de la Chambre qui, en 1923, fit un examen de l'état de l'agriculture, par un important exportateur de bestiaux de Montréal; et je pense que ce témoignage confirmera ce que j'ai dit. Il fut rendu par M. Duncan-A. Campbell, de Montréal, qui est exportateur de bestiaux et dont la besogne consiste, comme il le déclara au comité, à trouver des navires et à expédier des bestiaux pour le compte de ses clients:

Q. Vous mettez entre mes mains, monsieur Campbell, un relevé des animaux transportés à bord du *Canadian Commander*, du *Canadian Hunter*, du *Canadian Trader*, du *Canadian Ranger*, du *Canadian Raider*, du *Canadian Victor* et du *Canadian Rancher*.—R. Oui, pour la saison de 1921.

Q. Il a été transporté en tout 2,830 animaux?—R. Oui.

Q. Avec une perte de 95 têtes, soit dans la proportion de 3.35 p. 100?—R. Oui.

Q. Voulez-vous nous dire si, selon vous, cette proportion est normale, ou trop forte?—R. J'ai déjà dit à ces messieurs que l'on peut assurer du bétail, — ou plutôt remontons plus loin afin que vous soyez mieux renseignés sur cette question d'assurance. A la conclusion de la guerre, lorsque je suis allé à New-York pour discuter la question des taux, le meilleur que j'aie pu obtenir fut un et demi p. 100. On m'a d'abord demandé deux p. 100, mais j'ai obtenu un et demi. Plus tard, j'ai fait baisser cela à un, puis à trois quarts de un. Le tarif était à trois quarts en mai et au commencement de juin dernier, puis nous avons obtenu cinq huitièmes de un p. 100. Il s'agit d'une garantie contre tous risques, couvrant l'animal depuis son entrée à bord jusqu'à la sortie, de l'autre côté de l'océan. Autrement dit, si l'animal est assuré pour $150 et qu'il périsse, le propriétaire touche $150.

Q. Le plein montant de la police?—R. Oui.

Q. Alors cette liste indique des pertes plutôt élevées? —R. Oui, la proportion est de 3.35; et pour l'autre, de 62½.

Q. Qu'est-ce que cela signifie, monsieur Campbell?—R. C'est que ces bateaux ne conviennent pas au transport du bétail.

Et je demande à la Chambre de bien prendre note de ce qui suit:

La raison principale, c'est que les ponts de ces navires ont trois pieds de hauteur, c'est-à-dire la hauteur de cette table et qu'il faut mettre le bétail dans les côtés, sur les ponts mêmes, dont l'aménagement fait saillie et ne permet pas d'y fixer des supports. Alors, dès qu'une vague frappe les garnitures elle les dé-

molit et le bétail est jeté à fond de cale ou contre les cabestans. Dans un certain bateau en particulier nous avons subi une lourde perte au cours d'une tempête: tout le chargement de bétail du pont supérieur fut emporté à la mer.

Q. Y aurait-il moyen de modifier ces bateaux de façon à les adapter à ce transport?—R. En mai, juin ou juillet, ou le premier août, ces bateaux ne feraient pas beaucoup l'affaire, mais à la rigueur ils pourraient toujours servir.

Q. Serait-il possible de modifier ces bateaux de façon à les adapter à cette catégorie de transport?—R. Non.

Pour un grand nombre de cultivateurs, particulièrement ceux du Canada central ou occidental, ce qu'il y a de plus important c'est le commerce de bestiaux. Ce qu'on a dit du bétail est également vrai pour les autres catégories de fret en ce qui regarde la construction de ces bateaux. Au cours de sa déposition M. Campbell a fait voir que le modèle des navires construits durant la guerre ne sont pas propres à être employés avantageusement pour le trafic de l'Atlantique du fait que les écoutilles sont grandes et les côtés trop bas. Je n'ai pas besoin de m'aventurer plus loin sur ce sujet; seulement, je crois, que l'expérience des années passées, autant pour le Gouvernement actuel que pour celui qui l'a précédé, prouve qu'il n'y a pas d'espoir de contribuer à la réglementation du fret maritime de l'Atlantique, au moyen des navires de notre Marine marchande.

On dit des prix appliqués aux bétail, au blé et à la farine, qu'ils n'étaient l'objet d'aucune entente. Je ne voudrais pas perdre plus de temps en citations, mais au cours de la déposition donnée devant le comité spécial d'enquête sur la situation agricole, par M. Cunningham et consignée aux pages 220 et 221, il a été démontré que les tarifs appliqués au blé, à la farine et au bétail étaient le résultat d'une entente arrêtée à New-York aussi bien qu'au comité des paquebots, à Montréal. Appelez-les si vous voulez des tarifs indépendants, mais il a été prouvé qu'aucun de ceux qui font partie de la conférence ne les change sans en donner avis aux autres, et ces tarifs ne sont jamais annoncés à l'avance. Au fait, il est toujours difficile de savoir à l'avance ce qu'ils seront.

Il y a un autre aspect de cette question que je voudrais mettre en lumière: c'est la nécessité pour le Canada, comme pays exportateur, d'avoir un moyen de contrôler les tarifs. Pour l'année 1924 notre commerce d'exportation s'est élevé à $1,045,351,056, dont $360,057,782 à destination du Royaume-Uni. De cette dernière somme les produits de la ferme comptent pour $287,008,560; autrement dit 80 p. 100 de nos exportations au Royaume-Uni viennent des fermes canadiennes. Je suis d'avis qu'avec cette proportion du commerce d'exportation venant des fermes du Canada il est devenu essentiel, dans l'intérêt de l'agriculteur, que le Gouvernement, autant que possible, exerce un contrôle sur les tarifs de transport de ces produits. Avec la permission de la Chambre je ferai consigner au hansard un tableau des tarifs faisant voir la hausse qui s'est produite pour tous les articles.

PRIX DE TRANSPORT MARITIME POUR LES PRODUITS CI-DESSOUS MENTIONNES, DES PORTS DE L'EST DU CANADA A CEUX DU ROYAUME-UNI, POUR LES ANNEES 1914 ET 1924

Produits	Janvier à août 1914	Mars à décembre 1924	Accroissement %
Légumes can.	.17.09 par 100 livres	50c. par livres	192
Poisson can. y compris le homard et le saumon	.17.09 par 100 livres	50c. par 100 livres	112
Viandes fumées et salées	.23.63 par 100 livres	50c. par 100 livres	112
Conserves de viandes apprêtées	.17.09 par 100 livres	50c. par 100 livres	192
Fromage	.31.32 par 100 livres	60c. à 70c. par 100 livres	108
Beurre	.37.09 par 100 livres	$1.00 par 100 livres	170
Lait condensé	.17.09 par 100 livres	50c. par 100 livres	192
Bétail	10.00 par tête	$20.00 par tête	100
Blé (nav. rég.)	1/3—3/6 par quarter	2/3—3/9 par quarter	27
Blé (nav. irrég.)	30c. à 84c. par quarter	55c. à 90c. par quarter	
Farine	2/ —3/9 par quarter	3/ —4/3 par quarter	
Gruau (avoine)	50c. à 90c. par quarter	72c. à 1.05 par quarter	25
Cuir	.12c. par 100 livres	19c. à 22c. par 100 livres	67
Véhicules	.12c. par 100 livres	19c. à 22c. par 100 livres	67
Autos	.34.17 par 100 livres	85c. par 100 livres	148
Pommes de terre	.45.66 par pied cube	25c. par pied cube	60
Sucre (raffiné)	.15.66 par pied cube	25c. par pied cube	140
Pneus en caoutchouc	Pas d'export	50c. par 100 livres	
Foin	Pas d'export (taux 13c. par 100)	25c. par 100 livres	95
Pommes	.11.025 par pied cube	25c. par pied cube	127
Bois de construction (lourd)	.17c. à 20c. par 100	30c. par 100 livres	62
Bois de construction (léger)	75c. par baril	90c. par baril	20
	50s. à 85s. par stand. (1,980pieds)	80s. par stand. (1,980 pied)	
	$12.16 à $20.67	$19.46	19
	40s. à 75s. par stand. (1,980) pieds)	70s. par stand. (1,980 pds)	
	$9.73 à $18.24 par stand. (1,980 pides)	$17.03 par stand. (1,980 pds)	22

ARTICLES D'EXPORTATION COURANTE AU ROYAUME-UNI

Pour l'exercice écoulé le 31 mars 1924

Article	Quantité	Valeur	Fret
Conserves de légumes..			
Conserves de poisson..	10,629,278 livres	$ 867,916	$ 53,146 50
Homards..	30,773 quintaux	2,002,168	15,386 50
Saumon..	152,631 quintaux	3,430,153	76,315 50
Conserves de poisson, total..	183,404 quintaux	5,432,321	
Fruits, pommes..	1,537,996 barils	6,739,347	1,383,196 40
Viandes fumées, salées ou apprêtées.. ..	985,601 quintaux	17,876,255	492,800 50
Le lait et ses produits:			
Fromage..	1,103,816 quintaux	22,153,209	217,480 40
Beurre..	4,371,197 livres	1,522,145	43,711 97
Lait condensé..	127,849 quintaux	1,241,221	63,924 50
Lait et produits, total..	.....	$ 24,916,575	
Bétail..	59,486	6,287,815	1,189,720 00
Blé..	173,221,251 boisseaux	177,742,273	17,846,228 76
Farine..	4,234,084 barils	22,188,665	867,987 22
Gruau (céréales)..	515,924 quintaux	1,656,470	105,764 42
Bois de construction:			
Madriers et planches—Pin..	49,409 pieds	3,587,123	
Madriers et planches—Sapin..	8,500 pieds	328,898	2,323,393 36
Madriers et planches—Epinette..	200,984 pieds	5,819,069	
Bois..	11,505 pieds	352,288	113,082 06
Bois de construction, total..	270,398 pieds	10,087,378	
Cuir..	2,382,888 livres	1,038,511	20,254 54
Automobiles..	10,532	6,632,681	631,920 00
Pommes de terre..	.....	.....	.....
Sucre..	883,792 quintaux	8,744,604	220,948 00
Pneus en caoutchouc..	135,742	1,364,595	60,600 00
Foin..	23,757 tonnes	335,214	162,540 00

J'expliquerai que les expéditions de bestiaux étaient rares vers ce temps-là à cause de l'état du marché. Il y a une couple d'années, le tarif du bétail était plus haut qu'aujourd'hui. Le tarif des pommes était aussi plus élevé. Si nos collègues voulaient bien relire la déposition de M. Chase donnée devant le comité relatif à la situation de l'agriculture, ils apprendraient comment on a réussi à faire diminuer le tarif de transport sur les pommes en utilisant la rivalité entre les navires norvégiens et les lignes régulières. C'est le tarif général. Celui des expéditions en compartiments frigorifiques est d'ordinaire plus élevé. Si l'on consulte les chiffres, on voit que l'augmentation a été de 150 à 192 p. 100 sur les principaux produits agricoles d'exportation. Dans ces conditions, et avec les prix inférieurs auxquels se vendent nos produits agricoles aujourd'hui, il est impossible d'entretenir un courant stable d'exportation avantageux pour l'agriculture canadienne. Dans ce sens je soutiens que le Gouvernement a adopté la bonne politique. A la vérité, il mériterait le blâme s'il n'avait pris les mesures nécessaires pour régulariser les prix des compagnies maritimes.

Il me reste à faire passer sous les yeux de la Chambre le tonnage respectif des grandes nations maritimes dont j'ai dit un mot tout à l'heure. L'extrait suivant pris dans la rapport du ministère du commerce anglais est intéressant à examiner:

Statistiques de la navigation tirées du rapport du British Board of Trade

	Nombre de navires.	Tonnage brut.
Tonnage brut universel aujourd'hui..		64,023,567
" " " en 1921	28,433	61,974,653
" " " en 1913	30,591	46,970,113
" dans l'empire brit. en 1921..	10,324	22,070,798
" " " " en 1913..	11,287	20,431,543
" appartenant aux E.-U., 1921	4,343	17,026,002
" " " 1913	3,400	5,427,636
" allemand, environ 10% du tonnage existant en 1913, environ		6,000,000
" allemand aujourd'hui, moins de ..		3,000,000

Expéditions utilisant les ports du Royaume-Uni en 1913 et 1921 respectivement

Arrivages aux ports du Royaume-Uni pendant 10 mois écoulés fin octobre, avec l'indication du tonnage transporté.

	Navires anglais. Tonnage	Navires étrangers. Tonnage	Totaux
1913..	26,902,396	14,014,634	40,917,030
1921..	20,944,209	9,920,006	30,914,215
Diminution ..	5,908,187	4,094,628	10,002,815

Navires chargés quittant les ports du Royaume-Uni pendant 10 mois écoulés fin octobre, avec l'indication du tonnage transporté.

	Anglais	Etrangers	Totaux
1913..	33,502,553	23,114,486	56,617,039
1921..	19,219,648	9,224,565	28,444,213
Diminution ..	14,282,905	13,889,921	28,172,826

On remarquera que le tonnage brut anglais a augmenté de 2 millions de tonnes, c'est-à-dire de 10 p. 100 depuis 1913 jusqu'à 1921, tandis que le tonnage pour tous les pays du monde s'est augmenté de 33 p. 100. Remarquons de même qu'en 1921 les cargaisons apportées au Royaume-Unis par les vaisseaux anglais ont diminué de 5,908,187 tonnes par rapport au tonnage de 1913. En 1921 les cargaisons parties du Royaume-Unis dans des navires anglais sont en diminution de 14,282,905 tonnes sur les exportations de 1913, portant la perte du chiffre des opérations à 20,191,092 tonnes, soit 33⅓ p. 100 du tonnage transporté en 1913 par la Marine marchande anglaise.

Cette situation est instructive. Avant la guerre la concurrence maritime avait tendance à régulariser les prix de fret. Mais après la guerre la construction maritime est devenue si active que le tonnage des navires en service dépasse aujourd'hui de beaucoup les cargaisons à transporter. On calcule qu'aujourd'hui il y a quatre navires pour effectuer le transport d'une quantité de marchandises que trois steamers pourraient transporter à l'aise. Dans ces conditions et étant donné que les armateurs ont les moyens de fixer eux-mêmes les prix de transports, quoi d'étonnant que les tarifs maritimes soient devenus exorbitants. Placé dans les mêmes conditions n'importe qui d'entre nous ferait produire aux tarifs de transport les recettes nécessaires pour nous donner un bénéfice sur tous nos navires, même ceux qui ne seraient pas en service. C'est pourquoi on exige des exportateurs canadiens des prix supérieurs à ceux qui seraient la règle si la loi de l'offre et de la demande avait franc jeu, comme ce devrait être pour arriver à un tarif raisonnable.

Quiconque dans la Chambre et au dehors a donné un peu d'attention à la question des tarifs maritimes depuis quinze ans dira que la conférence maritime du Nord-Atlantique exerce un pouvoir qu'elle ne devrait pas avoir et qu'il appartient au Gouvernement d'intervenir pour arrêter les tarifs excessifs actuellement en vigueur. La question est celle-ci: le plan du Gouvernement est-il meilleur dans les circonstances? Je prétends que personne n'en a proposé de supérieur à celui-là.

Le mérite essentiel du projet Petersen est d'être un régulateur des prix de transports sur l'océan. Pour atteindre le but on donne de l'aide à l'entrepreneur, sir William Petersen, sous la forme d'une subvention de $1,300,000 payée annuellement, à condition qu'il entretienne un service spécifié. Cette subvention lui est servie en versements mensuels au fur et à mesure des opérations. Ainsi, la compagnie Petersen ne touche rien d'avance; la subvention lui est payée après qu'elle a accompli son service aux termes du contrat. Pour prix de la subvention le Gouvernement se réserve le droit de fixer les tarifs sur les steamers transocéaniques de la compagnie. Dans l'exercice de ce droit le Gouvernement peut exiger que l'argent versé en subvention à la compagnie rentre dans la bourse des exportateurs canadiens à la suite d'une réduction des prix de transport sur les cargaisons destinées à l'Europe. Nous sommes convaincus que par ce moyen nous rendons un service avantageux aux producteurs. Je suis sûr qu'une grande partie de la classe agricole va profiter directement du service de la subvention en faveur des exportateurs canadiens.

J'ajouterai un mot pour répondre aux critiques qui ont trouvé que la mesure comportait un effort insuffisant. On a dit que le payement d'une subvention pour un service de dix navires serait sans conséquence. Sans doute le nombre en est modeste. Mais il est curieux de constater que malgré tout, l'aide offerte à un si petit nombre de navires jette dans la perturbation un certain nombre d'intéressés, ce qui prouve que la mesure peut avoir de l'effet. Je suis convaincu que malgré qu'il s'agisse d'un effort modeste le résultat n'en sera pas moins profitable aux exportateurs canadiens. Puisqu'il faut s'occuper des moyens de faire face à nos obligations financières, il convient de favoriser notre commerce d'exportation et de l'encourager de toute façon. Nous avons constaté avec plaisir que nos exportations, depuis quelques années, dépassent nos importations et mettent la balance du commerce de notre côté. Pour continuer dans cette voie il faut faire en sorte d'assurer un profit raisonnable aux producteurs canadiens.

J'en ai assez dit, monsieur l'Orateur, pour faire connaître le point de vue d'un représentant d'une population essentiellement agricole. Quand la Chambre passera à l'examen des détails de la mesure il sera facile d'en faire voir tous les avantages qu'elle réserve à notre commerce d'exportation. Nous sommes tous d'accord sur l'utilité d'expédier nos produits par les voies canadiennes. L'application des conditions du tarif différentiel attire une grande partie de nos importations aux ports canadiens et aux chemins de fer canadiens. Ce que nous faisons pour nos importations nous est quasiment impossible pour les expor-

[L'hon. J. E. Sinclair.]

tations, c'est-à-dire d'en faire bénéficier les ports du Canada. La convention en discussion nous permettra d'aider au développement de nos propres ports en assurant une partie de la clientèle aux voies canadiennes.

M. ROSS (Kingston) propose le renvoi de la suite du débat.

Cette motion est adoptée.

LE TRAITE D'EXTRADITION AVEC LES ETATS-UNIS

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du Sénat un message informant la Chambre que le Sénat se joint à la Chambre des communes pour approuver la convention intervenue entre Sa Majesté et le président des Etats-Unis d'Amérique pour étendre la liste des crimes au sujet desquels l'extradition peut être accordée quant à certains délits commis aux Etats-Unis et au Canada, sous l'empire des conventions passées entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis le 12 juillet 1889, le 13 décembre 1900, le 12 avril 1905 et le 15 mai 1922; laquelle a été signée à Washington le 8 janvier 1925 et signée au nom de Sa Majesté pour le Canada par le plénipotentiaire y nommé; en remplissant l'espace en blanc par les mots "Sénat et".

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

Lundi, 16 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORTS ET DOCUMENTS

Par l'hon. T. A. LOW (ministre du Commerce): Correspondance additionnelle au ministère du Commerce, relativement aux tarifs maritimes entre le Canada et la Grande-Bretagne, comprenant le rapport intérimaire du comité impérial du commerce maritime touchant les tarifs d'assurance de la marine marchande du Canada, et rapport intérimaire du comité impérial de marine marchande sur les tarifs de fret pour la farine canadienne sur l'Atlantique Nord; aussi, déclaration du comité impérial de la marine marchande sur les tarifs de fret pour la farine et le blé.

LOI RELATIVE AUX ENQUETES SUR LES CONFLITS INDUSTRIELS, 1907

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Je demande à déposer sur le bureau de la Chambre, pour l'information des honorables députés la copie d'une publication du ministère du Travail, relative aux procédures judiciaires touchant la validité constitutionnelle de la loi concernant les enquêtes sur les conflits industriels, 1907, et ses amendements, 1910, 1918 et 1920.

Cette brochure contient un bref historique des circonstances qui ont eu pour résultat les procédures judiciaires de même que le texte des jugements des tribunaux de l'Ontario et du comité judiciaire du Conseil privé pour les diverses parties, les arguments présentés devant le comité judiciaire et autres renseignements qui s'y rapportent.

DEMANDE DE DOCUMENTS RELATIFS AU PACTE AVEC L'AUSTRALIE

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Des articles de journaux concernant des déclarations ministérielles ont donné à entendre à la Chambre qu'un pacte a été signé avec l'Australie et que le Parlement de ce pays l'a sanctionné. Puis-je demander s'il existe une raison qui milite contre le dépôt de cette convention sur le bureau de la Chambre en vue de sa ratification? S'il en existe une, quelle est-elle? Quand serons-nous saisis du traité?

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Le Gouvernement est encore en pourparlers avec l'Australie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Faut-il entendre qu'un traité n'a pas été conclu?

L'hon. M. ROBB: Le gouvernement australien, après l'adoption de la loi en question, prescrivit, aux termes d'un décret de l'exécutif, une modification du pourcentage devant être appliqué aux marchandises qui relevaient du tarif d'Australie. Mon très honorable ami comprend que sous l'empire de notre tarif les marchandises sont admises en franchise dès qu'elles sont, pour 25 p. 100, fabriquées dans l'empire britannique. L'Australie porta cette proportion à 75 p. 100. Nous sommes donc actuellement en négociation avec ce pays pour obtenir une définition plus claire de tout cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Y a-t-il quelque raison qui empêche le ministre intérimaire des Finances de déposer sur le bureau, de distribuer même, le texte du traité tel qu'il a déjà été agréé? Sa conclusion définitive peut bien être conditionnée par ces négociations mais le traité a déjà une forme arrêtée. Je ne vois pas bien pourquoi on ne le communiquerait pas à la Chambre.

L'hon. M. ROBB: Que je sache, il n'y a pas d'objection réelle à cela. Je répondrai plus tard à mon honorable ami.

REMISE D'IMPOTS

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quand va-t-on déposer le relevé que prescrit l'article

92 de la loi de l'audition, en vertu duquel le Gouvernement est tenu de saisir la Chambre, dans un délai de quinze jours après l'ouverture de la session, d'un état des taxes remises et autres renseignements de même ordre. Je n'ai pas pu découvrir un état de ce genre.

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat): Voilà une semaine ou deux que ces relevés ont été déposés en Chambre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai été aux renseignements et on m'a dit le contraire. Je me suis adressé à un des départements chargés de préparer ces états et j'ai cru comprendre qu'ils seraient déposés en Chambre d'ici quelques jours.

L'hon. M. COPP: Ils le sont depuis une semaine ou deux.

COMMISSIONS ROYALES

L'hon. M. MANION: Voilà une semaine ou deux la Chambre ordonna le dépôt d'un relevé indiquant le nombre des commissions royales créées par le Gouvernement. J'ignore quel département serait chargé de dresser cet état, que je n'ai pas encore vu.

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Cette question fut convertie en ordre pour la production de documents. Il en fut de même d'une question posée par l'honorable député de Winnipeg, je crois. Les renseignements voulus seront communiqués à la Chambre sous peu.

ORDRES DE LA SESSION DE 1924

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Non seulement le Gouvernement n'a pas déposé un grand nombre d'ordres adoptés au commencement de la session actuelle mais il en reste encore plusieurs de la session dernière. Le Gouvernement n'a pas encore trouvé moyen de s'y conformer. J'en ai une liste d'au moins une demi-douzaine proposés par des honorables députés de ce côté de la Chambre; sans doute y en a-t-il d'autres venant des autres groupes de la Chambre. On est porté à croire qu'une année suffirait pour compiler ces renseignements dont quelques-uns surtout sont très simples.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Ce retard n'a pas été voulu. Je vais faire mon possible pour communiquer à la Chambre les renseignements demandés.

MODIFICATION DE LA LOI DES BANQUES

M. FORKE: Je demande au premier ministre (l'hon. Mackenzie King) ou au ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) si le Gouvernement a l'intention de saisir la Chambre d'un projet de loi donnant suite aux modifications proposées à la fin de la dernière session par le comité permanent de la banque et du commerce; et alors, quand ce bill sera-t-il déposé?

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): La question est à l'étude et je crois que le Gouvernement donnera suite aux conclusions du comité.

LE CREDIT AGRICOLE

M. SPENCER: Le Gouvernement veut-il nous dire quand il a l'intention de présenter à la Chambre un projet de loi concernant le crédit agricole?

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): J'ai déjà dit à la Chambre que nous attendions le docteur Tory à Ottawa cette semaine.

2e LECTURE D'UN PROJET DE LOI D'INTERET PRIVE

M. CHEVRIER (Ottawa) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 20) concernant un brevet appartenant à la "Concrete Surfacing Machinery Company".

Il ajoute: Il s'agit de renouveler un brevet. Je crois comprendre qu'en vertu des disposition de la loi des brevets de 1921—chapitre 44, article 4—ce brevet était bon jusqu'au 10 janvier 1922. On m'a aussi laissé entendre que les propriétaires avaient négligé de fabriquer après cette date et de payer les droits la seconde fois. On me dit également que d'après les dispositions de la loi des brevets, on peut faire renouveler le brevet en s'adressant au Parlement. C'est cette demande qui est faite aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a indiqué deux bonnes raisons à l'encontre de la 2e lecture de ce projet. Il devrait nous en donner à l'appui du contraire.

M. CHEVRIER: Si je comprends bien, lorsqu'on propose la 2e lecture d'un projet de loi, la Chambre n'entre habituellement pas dans les détails; le projet est renvoyé à un comité qui l'examine et qui décide s'il y a lieu de le rapporter.

(La motion est adoptée sur division et le bill est lu une deuxième fois.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu oralement sont indiquées par un astérisque.)

L'ELEVATEUR N° 2 A VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Qui a préparé les plans de l'élévateur n° 2, Vancouver, et à combien l'ingénieur en a-t-il estimé le prix?
2. A-t-on demandé des soumissions pour les travaux de construction, et dans l'affirmative, de quelle manière?

3. Combien de compagnies ont soumissionné, et quels sont les noms des particuliers ou compagnies soumissionnaires?

4. Quel était le chiffre de la soumission la plus basse?

5. A quel chiffre a-t-on accordé l'entreprise, et à qui?

6. Quel est le coût total actuel, basé sur les certificats approuvés de l'ingénieur?

7. Combien a-t-on payé jusqu'ici audit entrepreneur?

8. L'entreprise a-t-elle été achevée, sinon, que reste-t-il à finir?

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

1. (a) John S. Metcalf Co. Ltd.

(b) Estimation des prix:

Superstructure.	$1,336,292 00
Fondation..	201,813 00
Installation pour le déchargement des wagons.	277,616 00
	$1,815,721 00

2. La Northern Construction Co. Ltd., et J. W. Stewart ont été priés de soumissionner car ils étaient déjà sur les lieux pour la construction du quai Ballantyne.

3. La Northern Construction Co. et J. W. Stewart.

4. Pour la fondation $190,000; pour la superstructure, en régie intéressée moyennant 10 p. 100. Entreprise adjugée à la Northern Construction Co. et J. W. Stewart.

5. Répondu sous le n° 4.

6. $1,652,967.72.

7. $1,623,561.45.

8. Les travaux sont terminés.

M. M. G. WALKER

M. ARTHURS demande:

1. Le nom de M. G. Walker ou Milton G. Walker, de Winnipeg, paraît-il aux archives d'un département du Gouvernement, comme employé à titre permanent ou temporaire à une époque quelconque?

2. Dans l'affirmative, quels étaient ses fonctions et son salaire?

3. Est-il encore à l'emploi du Gouvernement comme fonctionnaire permanent ou temporaire?

4. Dans l'affirmative, quels sont ses fonctions actuelles et son salaire?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Non.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

LES SOUS-MINISTRES

M. DOUCET demande:

Quels étaient les noms et appointements des sous-ministres et des fonctionnaires qui sans être sous-ministres en tenaient le rang le 31 décembre 1921?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

Agriculture: Dr J. H. Grisdale, sous-ministre, $5,500.

Archives nationales: Dr A. G. Doughty, sous-ministre, $6,000.

Bureau de l'auditeur général: M. E. D. Sutherland, auditeur général, $6,000.

Commission du service civil: L'honorable W. J. Roche, $7,000; le colonel M. G. LaRochelle, $6,000; M. Clarence Jameson, $6,000.

Douanes et Accise: M. R. R. Farrow, commissaire des douanes, $6,000.

Affaires extérieures: Sir Joseph Pope, sous-ministre, $6,000.

Finances: M. J. C. Saunders, sous-ministre, $6,000.

Secrétaire du Gouverneur général, capitaine O. H. C. Balfour, $6,000.

Département des Affaires Indiennes, M. Duncan C. Scott, surintendant général adjoint, $6,000.

Département des Assurances, M. G. D. Finlayson, surintendant des assurances, $6,000.

Département de l'Intérieur, M. W. W. Cory, sous-ministre, $6,000.

Département de la Justice, M. E. L. Newcombe, C.M.G., C.R., sous-ministre, $10,000; M. E. R. Cameron, avec le rang de sous-ministre, $6,000.

Département du Travail, M. F. A. Acland, sous-ministre, $6,000.

Département de la Marine et des Pêcheries, M. A. Johnston, sous-ministre, $6,000.

Département de la Défense nationale, C. J. Desbarats, C.M.G., $6,000.

Service de la Milice, major général sir Eugène Fiset, $6,000.

Département des Mines, Dr Chas. Campbell, $6,000.

Royale Gendarmerie à cheval, M. A. A. McLean, C.R., contrôleur financier, $6,000.

Département des Postes, M. R. M. Coulter, sous-ministre des Postes, $6,000.

Conseil privé, M. Rodolphe Boudreau, greffier du conseil privé, $6,000.

Département des Travaux publics, M. J. B. Hunter, sous-ministre, $6,000.

Département de l'Imprimerie et Papeterie, M. F. A. Acland, imprimeur du roi et surintendant de la papeterie, sans traitement.

Département des Chemins de fer et des Canaux, Major G. A. Bell, sous-ministre, $6,000.

Secrétariat d'Etat, M. Thomas Mulvey, sous-secrétaire, $6,000.

Département du Commerce, M. F. C. T. O'Hara, sous-ministre, $6,000; M. George F. O'Halloran, commissaire des brevets, $6,000.

Département de l'Immigration et de la Colonisation, M. W. J. Black, sous-ministre, $6,000.

Rétablissement civil des soldats, M. N. F. Parkinson, M.A. Sc., sous-ministre, $6,000; département de la Santé, Dr J. A. Amyot, sous-ministre, $6,000.

Bibliothécaires du Parlement, M. Martin Burrell, $6,000; M. J. de la B. Taché, $6,000.

Greffier du Sénat, M. A. E. Blount, C.M.G., $6,000.

Directeur général des élections, M. Oliver M. Biggar, $12,000.

Greffier de la Chambre des communes, M. W. B. Northrup, C.R., $6,000.

Jurisconsulte du Parlement, M. F. H. Gisborne, I.S.O., C.R., $6,000.

HOPITAL D'ISOLEMENT PROJETE A VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu du conseil municipal de Vancouver une requête demandant un crédit pour la construction d'un hôpital d'isolement?

2. Le Gouvernement sait-il que chaque année des sommes considérables sont recueillies au port de Vancouver pour le fonds des matelots malades, ce qui donne chaque année un fort excédent sur l'entretien des matelots malades?

3. Le Gouvernement sait-il qu'un bon nombre de maladies contagieuses viennent du trafic maritime entrant à Vancouver?

4. Vu l'excédent précité le Gouvernement se propose-t-il d'accueillir la requête du conseil municipal de Vancouver pour l'érection de l'hôpital en question?

Par l'hon. M. BELAND (ministre de la Santé):

1. Oui.

2. Il n'existe pas de différence notable entre les sommes recueillies et les dépenses faites pour le service.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 2.

LA COMMISSION DU GRAIN

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Combien d'employés étaient au service de la commission des grains à Vancouver dans chaque mois de récolte de l'année close le 31 août 1924, dans les départements (a) de pesage et (b) d'inspection?

2. Quelle quantité totale de grain, dans l'année-récolte close le 31 août 1924, a-t-on (a) inspectée à l'entrée à Vancouver, (b) à la sortie, (c) pesée à l'entrée, et (d) à la sortie?

3. Quels revenus au total a-t-on retirés des départements (a) de pesage de la commission des grains à Vancouver pour l'année-récolte close le 31 août 1924, et (b) d'inspection?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. (a) 1923: En septembre, 6; octobre, 7; novembre, 9; décembre, 10.

1924: En janvier, 11; février, 11; mars, 11; avril, 12; juin, 12; juillet, 12; août, 12.

(b) 1923: 5 septembre, 6 octobre, 6 novembre, 10 décembre.

1924: 11 janvier, 16 février, 17 mars, 18 avril, 17 mai, 17 juin, 15 juillet, 17 août.

2. (a) 53,538,521 boisseaux.
(b) 52,415,036 boisseaux.
(c) 53,538,521 boisseaux.
(d) 53,415,036 boisseaux.

3. (a) $95,291.
(b) $55,233.

TRANSPORT DE PRODUITS PAR LE NATIONAL-CANADIEN

M. SENN demande:

1. Combien de wagons de foin et de paille a-t-on expédiés des endroits suivants d'Ontario par le National-Canadien, en 1923 et 1924: Caledonia, Hagersville, Seneca, Middleport, Canfield?

2. Combien de wagons d'autres produits agricoles ont été expédiés des mêmes endroits dans la même période?

3. Combien de wagons d'autres marchandises ont été expédiés des mêmes endroits dans la même période?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Cette question pourrait être transformée et approuvée comme demande de dépôt de documents et j'aimerais à la discuter avec mon honorable ami.

(La question est transformée en ordre de dépôt de documents.)

CREDITS AFFECTES AUX FINS DE LA SANTE PUBLIQUE

M. CHURCH demande:

Quels crédits le Parlement a-t-il ouverts aux provinces pour fins de santé publique dans les dernières six années?

L'hon. M. BELAND (ministre de la Santé): Cette question se rapporte aux crédits votés par le Parlement pour fins d'hygiène. Différents crédits sont ouverts chaque année à certaines associations qui s'occupent de l'amélioration des conditions hygiéniques en Canada, par exemple à la société antituberculose canadienne, la société du bien-être de l'enfance, le conseil d'hygiène mentale. J'imagine toutefois que l'honorable député a autre chose en l'idée. Le crédit affecté directement à l'hygiène durant les six dernières années a été de $1,050,000 indépendamment des subventions aux sociétés que j'ai mentionnées.

LES HUITRIERES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

M. MACLEAN (Prince) demande:

1. Y a-t-il eu négociations entre le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard et le département de la Marine et des Pêcheries pour le transfert des huîtrières de l'île du Prince-Edouard au gouvernement fédéral?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces négociations, et jusqu'à quel point ont-elles été poussées?

3. Le gouvernement fédéral se propose-t-il de repeupler et d'exploiter ces bancs d'huîtres, si on lui en donne le contrôle?

4. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ont-ils consenti à confier leurs huîtrières au gouvernement fédéral, et a-t-on pris des mesures pour l'exploitation dans ces deux provinces?

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

1. Oui.

2. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a informé par écrit le premier ministre de la province que si la juridiction mixte disparaissait en plaçant l'exploitation des huîtrières sous la direction de son département, les mesures jugées nécessaires seraient prises pour nettoyer ces bancs et développer l'exploitation particulière des huîtrières. Le gouvernement provincial n'a pas encore acquiescé à cette proposition.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Les premiers ministres de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick sont disposés à transférer les bancs convenables dans leurs provinces respectives au département de la Marine et des Pêcheries pourvu qu'une entente réciproquement satisfaisante intervienne relativement à l'exploitation de cette industrie.

LA COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LES GRAINS

L'hon. M. MANION demande:

1. Quel était le personnel de la commission d'enquête sur le grain?
2. Quels étaient les procureurs de cette commission?
3. Quels honoraires payait-on à chacun d'eux?
4. Combien au total la commission a-t-elle coûté?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. L'hon. W. F. Turgeon, président; le professeur W. J. Rutherford, B.S.A., le professeur D. A. McGibbon, Ph.D., Jas. G. Scott, Robert Deachman, secrétaire.

2 et 3.

	Honoraires	Allocation de subsistance	Total
	$	$	$
D'Arcy Scott, procureur principal jusqu'au 3 oct. 1923. ..	6,950 00	1,350	8,300 00
S. B. Woods, procureur senior à partir du 13 oct. 1923	15,337 50	2,840	18,177 50
J. F. Fisher, procureur senior.	7,025 00	11,330	18,335 00
	$29,312 50	15,520	44,832 50
4. Dépense jusqu'au 28 février 1925.			$167,610 82
Factures en mains, en attendant les crédits supplémentaires.			3,000 00
			$170,610 82

EXPORTATIONS DE BOIS A PATE

M. MAYBEE demande:

Combien de cordes de bois à pâte ont passé par le port de Cobourg dans les années 1922, 1923, 1924 et 1925?

L'hon. M. BUREAU (ministre des Douanes):

Exportations de bois à pâte de Cobourg (Ontario), pendant les exercices terminés le 31 mars 1922, 1923 et 1924, et les onze mois terminés le 28 février 1925.

Exercice	Cordes
1922..	49,798
1923..	64,604
1924..	68,674
Du 1er avril 1924 au 28 février 1925	81,163

HOUILLE POUR LE NATIONAL-CANADIEN

M. MAYBEE demande:

Combien de houille le National-Canadien a-t-il achetée des compagnies (a) américaines, et (b) canadiennes, dans chacune des années 1922, 1923 et 1924?

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

	1922	1923	1924
	Tonnes nettes	Tonnes nettes	Tonnes nettes
a)	2,955,464	5,432,170	3,204,728
b)	2,546,735	3,231,897	2,136,311

Les quantités de houille indiquées comme ayant été achetées de compagnies américaines comprennent les quantités tirées des houillères de la Rail and River Coal Company qui appartiennent au National-Canadien: 1922, 793,311 tonnes; 1923, 1,397,991 tonnes; 1924, 1,266,253 tonnes. Ces chiffres comprennent aussi environ un million de tonnes achetées de compagnies américaines mais utilisées sur nos voies ferrées des Etats-Unis: le Grand-Tronc-Ouest, le Duluth, Winnipeg et Pacifique, division de Portland à Island-Pond, Rouses Point et Fort Covington.

TRANSPORTS DES DEPECHES EN EUROPE

M. DENIS (Saint-Denis) demande:

1. Combien le Gouvernement paye-t-il actuellement pour le transport des dépêches en Europe?
2. Quelles compagnies sont employées à ce transport?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes):

1 et 2. Exercice 1923-1924:

Compagnie de navigation du Pacifique-Canadien..	$181,536.67
Robert Reford Company....	7,160.50
Ligne Dominion White Star	34,144.75
Total..	$222,841.92

BUREAU DE POSTE DE DALHOUSIE

M. JONES demande:

1. Quelle est la nature des réparations faites au bureau de poste de Dalhousie, comté de Restigouche (N.-B.)?
2. A-t-on soumis un devis aux entrepreneurs soumissionnaires de ces travaux?
3. Qui a fait les travaux?
4. Combien ont-il coûté?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Réparations à la maçonnerie et travaux d'étanchement; peinturage—extérieur et intérieur—et blanchissage; réparations à la plomberie et à la toiture.
2. Oui.
3. MM. J. & D. A. Harquail Co. Ltd.
4. $2,065.

BUREAU DE POSTE DE CAMPBELLTON

M. JONES demande:

1. A-t-on demandé des soumissions pour les réparations au bureau de poste de Campbellton, comté de Restigouche (N.-B.)?
2. Dans l'affirmative, combien ont soumissionné, et quels sont le nombre, les noms et le prix des soumissions?
3. Qui a fait les travaux?
4. Quelle était leur nature?
5. Combien ont-ils coûté au total?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Oui.
2. Un—MM. J. & D. A. Harquail Company, Limited, $1,012.50.
3. MM. J. &. D. A. Harquail Company, Limited.
4. Réparations générales à la toiture, au plâtrage, à la menuiserie, au plancher, à la plomberie, etc.; aussi peinturage extérieur et intérieur.
5. Coût, $1,012.50.

QUAI DE DARTMOUTH

M. BLACK (Halifax) demande:

1. De qui a-t-on acheté l'emplacement du quai de Dartmouth (N.-E.)?
2. Combien au total a-t-on payé et reste-t-il à payer pour cet emplacement?
3. Quels étaient l'entrepreneur du quai, le prix du contrat, les suppléments de travail, et combien a coûté le quai sans l'emplacement?
4. Les travaux d'accès au quai sont-ils compris dans ce qui précède? Sinon, combien ont coûté ces travaux?
5. Qui était inspecteur des travaux, quels étaient ses aptitudes à ce travail, son salaire, et le total qui lui fut payé?
6. Y avait-il plus d'un inspecteur? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms?
7. Si l'on a remercié un inspecteur, qui a-t-on remercié, et pourquoi?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Des frères Beazley.
2. Payé en entier, $6,802.
3. a) La Halifax Dredging Company, Limited et La Standard Construction Company, Limited; b) Environ $135,659.64, prix basé sur les quantités approximatives; c) Non; d) Coût final, $139,063.06; l'augmentation vient des quantités plus fortes payées à tant l'unité.
4. Oui.
5. a) Douglas D. McCulloch, O.A.S. b) Ingénieur civil. c) $6 par jour de travail. d) $762.
6. Oui, George Young et George Richards, employés comme inspecteurs adjoints.
7. George Young et George Richards furent employés du 2 juillet au 4 juillet et du 9 juillet au 8 novembre 1924, respectivement, pour surveiller la livraison des matériaux.

DETTE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Qu'a-t-on ajouté à la dette capitalisée et non capitalisée du chemin de fer National-Canadien et des compagnies affiliés, en l'année civile 1924?
2. Quelle est la somme requise pour l'intérêt sur la dette capitalisée et non capitalisée du chemin de fer National-Canadien et des compagnies affiliées pour l'année 1924?

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

A la dette au public ..	$ 90,814,026.70
A la dette au Gouvernement (y compris intérêts)	28,085,159.35
Total	$ 118,899,186.05
2. Sur la dette au public	$ 38,361,704.14
Sur la dette au Gouvernement	31,271,043.00
	$ 69,632,747.14

L'intérêt sur la dette non fondée, consistant principalement en intérêts sur les dépassements de crédit à la banque, sur les réclamations excessives et autres paiements de petits intérêts, durant l'année 1924, s'est élevé à $377,115.47.

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Qu'a-t-on ajouté à la dette capitalisée et non capitalisée du chemin de fer National-Canadien et des compagnies affiliées dans l'année civile 1924, en dehors des obligations des lignes situées aux Etats-Unis et des propriétés séparément exploitées?
2. Quelle est la somme requise pour l'intérêt sur la dette capitalisée et non capitalisée du chemin de fer National-Canadien et des compagnies affiliées pour l'année en question, en dehors des obligations des lignes situées aux Etats-Unis et des propriétés séparément exploitées?

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

1. A la dette au public	$ 90,080,526.70
A la dette au Gouvernement (y compris intérêts)	28,085,159.35
Total	$ 118,165,686.05
2. Sur la dette au public	$ 37,459,173.25
Sur la dette au Gouvernement	31,271,043.00
	$ 68,730,216.25

L'intérêt sur la dette non fondée, consistant principalement en intérêts sur les dépassements de crédit à la banque, sur les réclamations excessives et sur les autres paiements de petits intérêts, durant l'année 1924, s'est élevé à $347,265.10.

L'EXPOSITION DE WEMBLEY

M. DOUCET demande:

1. Quels sont les fonctionnaires qui étaient chargés de la surveillance des objets canadiens exposés à l'Exposition de Wembley en 1924?

2. Combien d'entre eux pouvaient parler les deux langues officielles?

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration):

1. M. A. W. Tolmie et M. J. O. Turcotte.

2. Les deux.

PUBLICITE DU GOUVERNEMENT DANS LES JOURNAUX

M. CHAPLIN demande:

1. Dans quels journaux du Canada la réclame Canadais Coming Through a-t-elle paru?

2. Combien a-t-on payé à chaque journal?

3. Quelle est la somme des obligations impayées du chef de cette réclame?

4. A-t-on l'intention de continuer cette réclame, et, dans l'affirmative, pendant combien de temps?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1, 2 et 3.

	Comptes impayés
Manitoba Free Press	$ 369 60
Gazette Printing Company ..	258 72
Canadian Congress Publishing Company	100 00
Globe Printing Company ..	488 00
Saturday Night	412 50
MacLeans Magazine	980 00
Financial Post	285 00
	$2,893 82

Rien n'a été payé pour cette réclame.

4. Non.

ROUTES RURALES

M. DESAULNIERS demande:

1. Combien de routes rurales ont-elles été ouvertes à la circulation en 1923 et 1924 respectivement?

2. Quel a été le coût total de l'entretien de ces dites routes par les provinces?

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

1. Le département des Chemins de fer et des Canaux n'a de renseignements que pour les routes construites ou améliorées sous le régime de la loi des grandes routes du Canada. On a ainsi construit ou amélioré 2,768 milles de routes rurales en 1923 et 1,936 milles en 1924.

2. L'entretien est une chose relevant exclusivement des provinces et le département fédéral n'a aucun renseignement à ce sujet.

BUREAU DE LA DOUANE DE GRAND'MERE

M. DESAULNIERS demande:

Quels ont été les revenus des douanes, à Grand'Mère, en 1921, 1922, 1923 et 1924 respectivement?

L'hon. M. BUREAU (ministre des Douanes):

Exercice	Montant
1921-1922	$ 98,498.51
1922-1923	99,791.65
1923-1924	144,792.37
1924-1925 (onze mois).. ..	73,034.43

TARIF DE PREFERENCE BRITANNIQUE

M. DECHENE demande:

1. Quelle était la valeur totale des marchandises importées au Canada sous l'empire du tarif de préférence britannique en 1922, 1923 et 1924 respectivement?

2. Quelle proportion de ces importations venait des Iles-Britanniques, et des autres parties de l'empire dans chacune des mêmes années?

3. Quelle proportion de ces importations est venue par les ports canadiens dans chacune des années susdites?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1 et 2. Importations au Canada sous l'empire du tarif de préférence britannique, durant les exercices clos le 31 mars 1922, 1923 et 1924.

Pays d'origine	1922	1923	1924
Royaume-Uni	$69,901,949	$93,554,415	$102,944,427
Afrique anglaise:			
De l'est..	6,024	4,791	6,783
Du sud..	15,249	90,916	17,405
De l'ouest:			
Côte d'or..	12,558	188,601	228,734
Sierra-Leone. ..	218	942	23
Autres pays.. ..	4,526	29,671	55,537
Bermudes..	21,862	54,013	22,672
Indes orientales ang:			
Indes britanniques.	4,784,531	7,569,999	8,648,246
Ceylan..	1,931,224	2,601,705	3,055,834
Etablissements du Détroit	220,110	277,607	415,510
Autres pays	.....	.....	381
Guyane anglaise.. ..	6,123,685	5,634,137	6,199,838
Honduras anglais ..	7,363	17,771	19,133
Antilles anglaises:			
La Barbade.	2,965,555	4,111,014	7,015,411

Jamaïque..	2,065,508	4,184,666	3,258,956
La Trinité et Tabago..	1,568,403	2,053,661	1,384,101
Autres..	1,113,040	1,864,284	1,944,845
Océanie:			
Fidji..	1,965,843	486,784	6,523
Nouvelle-Zélande .	800,448	702,443	823,987
Totaux..	$93,508,096	$123,427,420	$136,048,346

3. On ne possède pas de statistiques sur ce point.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

POSTE RURALE

Par M. MAYBEE:

1. Le Gouvernement a-t-il établi des lignes de distribution rurale en 1924 et 1925?
2. Des soumissions ont-elles été demandées au sujet des routes projetées? Dans l'affirmative, en quels comtés, et partant de quels bureaux de postes?
3. Le Gouvernement a-t-il pour règle d'établir de nouvelles routes postales?

ENVOIS DE BETAIL PAR LA MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT

M. BLACK demande:

1. Des vapeurs de la Marine marchande du gouvernement canadien ont-ils transporté des bestiaux de Montréal ou d'autres ports canadiens à des ports de la Grande-Bretagne ou du continent européen, au cours des années 1922-23-24? Dans l'affirmative, à quels ports?
2. Combien de bestiaux ont-ils transporté à chaque voyage?
3. Quel fret a-t-on payé?
4. Quel a été le résultat net de cette entreprise, voyage par voyage?
5. Quels ont été les profits ou pertes, selon le cas?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député n'est pas à son siège. Je compte avoir ces renseignements demain. Comme c'est un document assez considérable je demande que la question soit transformée en demande de dépôt de document et cette demande sera immédiatement accordée.

(La question est transformée en demande de dépôt de document.)

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

SALAIRES DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Par M. HANSON:

Un relevé indiquant, par districts ou régions, le nombre des employés dans chacune des classes suivantes et les appointements annuels moyens pour chaque employé des catégories mentionnées des chemins de fer nationaux du Canada: Touchant moins de $1,000 par année; touchant $1,000 par année ou plus mais moins de $2,000; touchant $2,000 par année ou plus mais moins de $3,000; touchant $3,000 par année ou plus mais moins de $4,000; touchant $4,000 par année ou plus mais moins de $5,000 et ainsi de suite jusqu'à épuisement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Adopté.

[L'hon. M. Low.]

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Mon honorable ami et moi avons causé de ce sujet. Le conseil d'administration du Canadien-National s'oppose à la publication de ces renseignements, et mon honorable ami, si je ne me trompe, demandera que l'on transforme sa motion en avis de motion. Il désire discuter cette question.

M. HANSON: Le ministre a raison; mais l'inconvénient de cette procédure, est que, à ce point de la session, si la question est transformée en avis de motion, je dois craindre qu'on ne la discute jamais. Elle descendra aux limbes, d'où elle ne reviendra jamais. Néanmoins, si on ne veut pas adopter la motion, je ne puis faire autre chose, me semble-t-il, que de demander de la transformer en avis de motion.

L'hon. M. GRAHAM: Transformée en avis de motion.

Le très hon. M. MEIGHEN: (chef de l'opposition): Je ne sais pas si une formule aussi simple suffit à la transformer en avis de motion. Je n'aime pas à m'interposer, étant donné l'entente conclue par les intéressés, et je suis prêt à me soumettre à cette entente, bien que tous sachent que, si la motion est transformée en avis de motion, on ne pourra jamais la discuter. Pourvu que le ministre s'engage à permettre la discussion pendant la présente session, aucun membre de ce groupe ne s'opposera, je pense, à ce qu'elle soit transformée en avis de motion.

L'hon. M. GRAHAM: Il vaut mieux la réserver. Comme mon honorable ami, je ne crois pas qu'aucun député puisse promettre qu'un ordre de dépôt de document transformé en avis de motion sera discuté. Chaque honorable député, dont la motion est inscrite au Feuilleton, pourrait demander que sa motion passe avant celle-ci.

On ne saurait la discuter sous sa forme actuelle. Tout ce que je puis dire c'est que la direction du National-Canadien m'a fait remarquer que la publication de ces renseignements au sujet des appointements serait de nature à nuire considérablement à l'administration du chemin de fer, car il faudrait alors communiquer tous les renseignements demandés en ce qui concerne les salaires et autres choses à propos du réseau national.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le ministre veut déclarer qu'il appuie la compagnie à cet égard, je ne ferai plus aucune objection.

L'hon. M. GRAHAM: Avec l'expérience que j'ai, j'appuierai la compagnie sur ce point, parce que c'est là une question qui regarde absolument l'administration.

L'hon. M. LAPOINTE: D'après l'article 38 cette motion doit être transformée aux termes mêmes du règlement. Qu'on me permette de lire cet article:

Les avis de motions pour la production de documents que le député qui le demande désire proposer sans discussion sont marqués d'un astérisque par lui et sont inscrits par le greffier sur le Feuilleton des ordres avant "Avis de motions", sous la rubrique "Avis de motions pour production de documents". Il est disposé de tous ces avis de motions immédiatement; mais si on désire discuter un de ces avis de motions, il sera transféré par le greffier aux "Avis de motions".

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Transféré aux "Avis de motions".

Le très hon. M. MEIGHEN: Quant à moi, autant vaut considérer la motion comme rejetée. J'ai accepté la déclaration du ministre, et je suis d'avis qu'il a raison; je suis heureux de constater que le Gouvernement se convertit peu à peu à l'idée que j'énonçais il y a trois ans.

M. WOODSWORTH: Je voudrais joindre mes protestations à celles du chef de l'opposion contre l'attitude prise par le ministre à ce sujet.

Un DEPUTE: Mais le chef de l'opposition est du même avis.

M. WOODSWORTH: Je ne veux pas parler de la question de règlement, mais de l'attitude au sujet des renseignements qui sont d'intérêt public. Il y a quelques jours j'ai moi-même demandé quels étaient les appointements d'un des fonctionnaires du National-Canadien, et il me fut répondu qu'il n'était pas d'intérêt public de donner ce renseignement. Dans le cas dont je veux parler, ce fonctionnaire était attaché au service de la colonisation et...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois faire remarquer à l'honorable député que ce n'est pas ici un sujet débattable.

(La motion est transformée en avis de motion.)

LOCATION A V. GRENON

Par M. ROSS (Kingston) (au nom de M. Arthurs):

Copie des correspondances, documents et autres papiers afférant à la location de certaine propriété de la réserve indienne du cours inférieur de la rivière des Français à un nommé V. Grenon, et aussi au sujet de plaintes ou requêtes pour la résiliation de ce bail.

LA MARINE MARCHANDE DU GOURVERNEMENT CANADIEN

Par M. BLACK (Halifax):

Copie des correspondances, câblogrammes, télégrammes, et autres négociations qui ont pu s'échanger en 1923, 1924 et 1925 entre le ministre des Chemins de fer et des Canaux ou son département ou un autre membre du Gouvernement ou particulier, compagnies ou corporations, au sujet de l'achat en tout ou partie, de vapeurs de la Marine marchande du gouvernement canadien.

LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC

Par l'hon. M. STEVENS:

Copie de la correspondance échangée entre la Commission du port de Québec et un ministre, département ou fonctionnaire d'un département en 1924, relativement à des avances que le Gouvernement a faites sur les crédits votés par le parlement; aussi, copie du rapport du bureau d'audition sur les affaires de la commission du port de Québec, en 1924; aussi, copie d'un rapport d'un membre quelconque du bureau d'audition en plus du rapport du bureau.

LE QUAI DE DARTMOUTH

Par M. BLACK (Halifax):

Copie des documents, contrats, estimations, bordereaux de paye, pièces justificatives, correspondances et autres papiers touchant (a) l'acquisition d'un emplacement pour le quai de Dartmouth (Nouvelle-Ecosse), construit depuis 1921, et (b) la construction du quai et de ses accès.

TIBURCE MALLET

Par M. DOUCET:

Copie de la correspondance échangée entre le département de la Marine et des Pêcheries et des tiers touchant les services de sauvetage rendus par un M. Tiburce Mallet, de Sainte-Marie, île Shippigan (Nouveau-Brunswick).

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT L'EMISSION DE VALEURS FICTIVES

M. CAMPBELL propose:

Que la Chambre est d'avis qu'il y a lieu d'adopter une loi en vue de rendre difficile, et si c'est possible empêcher, l'émission de ce qu'on appelle communément des "valeurs fictives".

—Un expert en affaires de banques, qui a récemment écrit un livre sur la finance, déclare que sept hommes ont la haute main sur 70 p. 100 des épargnes de neuf millions de personnes. Dans son ouvrage "History of Canadian Wealth", M. Gustav Meyers fait remarquer qu'affirmer qu'un petit groupe a la haute main sur une si grande quantité de richesses ne signifie pas qu'ils en sont les propriétaires. Il existe une différence entre la possession et la haute main, dit-il, bien qu'on suppose généralement le contraire. L'une des sources les plus fécondes de cette concentration de la richesse a été dans le passé la pratique de capitaliser ce qui constituait à l'origine de purs dons émanant du domaine public et de prélever là-dessus des dividendes; et sur cela se greffe cette pratique, répandue parmi les grandes compagnies, d'accroître la valeur réelle de leurs actions le jour où elles sont en mesure de forcer la masse des consommateurs à payer des dividendes sur la valeur fictive aussi bien que sur la valeur réelle de leur capital. Cela fait peu honneur à la vie publique du Canada que les législateurs aient prêté leur aide à ces procédés et les aient souvent encouragés de

propos délibéré. Avant la conquête du Canada par l'Angleterre, la couronne de France avait concédé plus de neuf millions d'acres de terre à des privilégiés, d'ordinaire sans équivalence de services rendus à l'Etat. Cette politique s'est continuée et avec plus d'ampleur sous le régime britannique. Les rentes cumulatives de ces concessions constituent le fondement de plusieurs des grandes fortunes d'aujourd'hui au Canada et en Grande-Bretagne.

Au dire de Parkman, dans son "Ancien régime au Canada", tandis que les ecclésiastiques, les seigneurs et les hauts fonctionnaires vivaient dans l'élégance et le luxe, le partage de ceux qui travaillaient était la pauvreté, l'ignorance, la malpropreté et la misère. La compagnie de la baie d'Hudson qui a reçu un empire en pur don de la couronne britannique, a commencé fort tôt dans son histoire à faire de la surcapitalisation. Suivant le rapport d'un comité parlementaire de 1794, le total des actions de la compagnie le 23 décembre 1720, s'élevait à £103,950, bien que £10,-150 au plus eussent été libérées. En 1829, ce capital fut de nouveau porté à £400,000. Même, sur cette énorme surcapitalisation, la compagnie payait régulièrement de gros dividendes. A compter du jour où elle reçut sa charte, en 1690, jusqu'en 1800, une période de 110 ans, ses profits annuels sur le capital réellement versé furent de 60 à 70 p. 100 par année. Vers 1857, on calculait qu'elle avait soutiré au Canada £20,000,000 en bénéfices nets. Si l'on considère l'immense quantité de marchandises et les autres propriétés de la compagnie détruites dans le cours des guerres, et, en outre, le plus grand pouvoir d'achat que l'argent possédait alors, on peut se faire une idée des énormes profits que la compagnie de la baie d'Hudson a retirés du Canada. Depuis, par suite de la vente des terres et autres valeurs, les profits de cette compagnie en dividende payés sur le capital versé ont pris de telles proportions qu'ils sont incalculables. En 1839, lord Durham fit rapport que la couronne avait aliéné toutes les terres publiques dans le Haut Canada, qu'il restait moins d'un cinquième de celles du Bas Canada, seulement un huitième de celles de la Nouvelle-Ecosse, un peu moins d'un tiers de celles du Nouveau-Brunswick et que tout le domaine foncier de l'Ile du Prince-Edouard avait été concédé en un seul jour, en grande partie à des absents vivant en Grande-Bretagne. On a fait venir des milliers d'immigrants au Canada pour fournir de payeurs de rentes à ces vampires, et l'histoire de l'esclavage des noirs dans une partie quelconque du monde durant la même période ne peut guère dépasser le pillage, les extorsions, l'exploitation dont ces malheureux furent victimes. On peut se faire quelque idée de l'effroyable inhumanité des conditions dans lesquelles s'effectuait le transport des colons au Canada par le fait que, selon le rapport des commissaires pour l'immigration en 1847, pas moins de 17,445 sujets britanniques moururent cette anée-là au cours du voyage au Canada. En outre, plusieurs milliers de ces pauvres immigrants moururent dès leur arrivée ici. Cet effroyable état de choses émut tellement des hommes comme le juge Thorpe, William Lyon Mackenzie et Louis-Joseph Papineau, qu'ils risquèrent leur fortune, leur réputation et même leur vie dans l'intérêt de leurs compatriotes éprouvés.

L'histoire des chemins de fer du Canada regorge de cas de pot-de-vinage, de service inefficace, d'agiotage et de surcapitalisation. Sir Donald Smith, un homme qui s'est enrichi au service de la compagnie de la baie d'Hudson, principalement en volant les tribus indiennes du Nord, a été l'un des principaux promoteurs de la construction du Pacifique-Canadien. Dès le début, les promoteurs ont réalisé un profit collectif de plus de $9,000,000, dit-on, en minipulant les actions qu'ils se sont attribuées à eux-mêmes au quart de la valeur nominale. En 1917, le juge Phippen estimait la valeur des dons reçus jusqu'à cette date par le Pacifique-Canadien en subventions, en espèces concessions de terrains, exemptions d'impôts et autres privilèges, à $450,000,000, beaucoup plus de la moitié de l'actif de la compagnie. Si l'on pouvait connaître les finances de la compagnie depuis ses débuts, on verrait que les gains qu'elle a accumulés grâce aux cadeaux reçus du Trésor public dépassent l'actif actuel de la compagnie. Il est clair que le Pacifique-Canadien a été construit avec l'argent des contribuables qui aujourd'hui sont appelés à payer des dividendes aux capitalistes qu'ils ont gorgés de faveurs. Entre 1910 et 1920 la compagnie du Pacifique-Canadien a distribué en dividendes plus de $219,000,000 et a pris sur ses recettes une somme de cent millions pour organiser d'autres services auxiliaires. Suivant M. Beatty, son président, la compagnie a bénéficié en 1922 d'un excédent de recette de $238,000,000 placé dans de nouvelles entreprises au lieu d'être distribué aux actionnaires. On peut dire que le réseau du Pacifique-Canadien et ses filiales ont été créées aux frais du public, mais sont la propriété de quelques individus. Je désire emprunter quelques renseignements au *Monetary Times*, numéro de janvier 1914, publié à Toronton, sur les récentes fusions de sociétés commerciales. La liste en est trop longue pour que je la donne toute entière. La première et

la plus importante coalition est celle du ciment. La Canada Cement Company fut créée en 1909 de onze compagnies qui existaient déjà dans l'est et dans l'ouest du Canada. Le capital collectif de ces onze sociétés montait à $17,750,000. Lors de l'organisation de la Canada Cement Company le capital fut majoré à $38,000,000 et l'on fit une émission d'action de $30,000,000. On mouilla le capital pour le gonfler de $13,500,000. Immédiatement, pour montrer au public qu'elle avait le moyen de forcer ses clients à payer des dividendes sur le capital fictif comme sur le capital réel, la compagnie augmenta le prix du ciment de 47c. le baril. J'ai des chiffres concernant certaines opérations qui ont eu lieu entre la ville de Winnipeg et la compagnie du ciment, mais je n'en fatiguerai pas la Chambre. Qu'il suffise de savoir que la compagnie, aussitôt après le "merger", releva ses prix de 47c. le baril. L'homme qui réalisa la constitution de ce trust fut M. Max Aitken. Le gouvernement de l'époque fut si heureux de l'exploit accompli par M. Aitken qu'il le proposa pour le titre de baronnet, et aujourd'hui, sous le nom de lord Beaverbrook, cet homme vit en Angleterre dans le luxe et l'opulence que lui a valu sa fortune mal acquise, constituée aux dépens des Canadiens.

Un autre trust est celui de l'Amalgamated Asbestos Corporation Limited. Il s'est constitué de la fusion de cinq compagnies dont le capital réuni était collectivement de $3,550,000 et qui fut majoré au montant de $18,000,000, c'est-à-dire mouillé et gonflé de $14,450,000.

La Ames-Holden-McCready Company Limited est formée de la fusion de deux maisons qui avaient ensemble un capital de $3,500,000. Celui-ci fut majoré de la somme de $8,000,000 et porté à $11,500,000, dont 7 millions furent mis sur le marché.

Il y a une autre compagnie qui n'est pas inconnue des populations de l'Ouest: c'est la Canada Steamship Lines, Limited, constituée de douze compagnies de navigation possédant au total un capital de $16,200,000 qui fut élevé à $33,000,000 dont $16,800,000 était du capital fictif. On a su d'autres faits intéressants sur le compte de ce "merger". Le rapport de la commission d'enquête sur les tarifs du transport des grains par les bateaux des Grands Lacs, publié en 1923, nous apprend que la compagnie a déclaré faire un bénéfice égal à 9.3 p. 100 seulement sur la valeur estimative de ses navires; mais la commission, après s'être livrée à un sérieux exament et avoir fait faire une appréciation exacte des navires de la compagnie par deux experts, en arriva à une conclusion bien différent. Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre en lui citant une série de chiffres; qu'il me suffise de dire que la commission trouva le chiffre du capital grandement exagéré et, par voie de conséquence, celui des dividendes beaucoup plus haut qu'on ne le prétendait.

Ces compagnies ont un autre truc pour masquer le chiffre réel de leurs dividendes: c'est en créant des filiales. On a découvert que la Canadian Steamship Lines Limited a une filiale qui s'appelle la Standard Shipping Company. Cette compagnie était constituée par Ray Wolvin et James Norcross, qui font tous deux partie de la Canadian Steamship Lines Company. La compagnie auxiliaire avait ses bureaux à Winnipeg et disposait de l'espace sur les navires de la compagnie mère; c'est elle également qui assurait presque toutes les cargaisons de ces navires. Le capital de la Standard n'était que de $5,000, mais au bout de deux saisons Norcross et Wolvin encaissèrent $275,000 qui appartenaient de droit à la Canada Steamship Lines. Le moyen était excellent pour dérober au public les profits réels du "merger".

Cette somme de $275,000 fut prise dans le portefeuille des agriculteurs du Nord-Ouest. Le même rapport nous apprend que la Great Lakes Transportation prétendait n'avoir fait qu'un bénéfice de 11 p. 100 de la valeur de ses biens; l'enquête a permis de voir que la compagnie avait grandement exagéré la valeur de ses biens. Pour ne citer qu'un exemple, prenons le navire à vapeur "Glenclova" dont la valeur était estimée à $525,000 dans le mémoire produit devant la commission. Or, d'après les documents et les témoignages des estimateurs au service de la commission, il fut établi que ce navire valait environ $125,000. Si la valeur des autres navires de la compagnie est surfaite en proportion de celle du "Glenclova", cela veut dire que le dividende pour l'exercice en question s'éleva à environ 46 p. 100 au lieu de 11 p. 100. Et afin de faire voir combien les chiffres de la compagnie étaient trompeurs, je citerai une lettre écrite par le président, M. Playfair, le 5 juillet 1922. Cette lettre fut publiée à l'appui d'une émission d'obligations. Voici:

> Les recettes nettes, déduction faite des frais de dépréciation pour l'exercice clos au 31 décembre 1921 ont été cinq fois plus élevées que le montant nécessaire pour acquitter l'intérêt sur la présente émission.

Or, la commission a fait l'observation suivante à ce sujet:

> Cinq fois le montant nécessaire à l'acquittement de l'intérêt sur cette émission d'obligations équivaut à la somme de $350,000; dans la pièce n° 329, déposée comme

étant une partie de la preuve de la compagnie, on affirme que pour l'exercice 1921, les recettes nettes ne se sont élevées qu'à $133,794. Et les administrateurs n'ont pas fourni d'explications satisfaisantes en ce qui regarde cet écart étonnant.

Je passerai maintenant à la Mathews Steamship Company. Elle a prétendu que ses bénéfices représentaient 10.24 p. 100 de la valeur estimative des navires. Elle estimait à $900,000 la valeur de l'un de ses navires, le "Mathewston"; cependant, dans une lettre publiée à l'appui d'une émission d'obligations, on dit que la construction de ce navire fut terminée au cours de l'exercice précédent au coût de $800,000. Il s'ensuit donc que la valeur du navire, après un an de service, accuse une augmentation de $100,000, lorsqu'elle devrait être moindre du fait de la dépréciation. Dans cette lettre de la Mathews Steamship Company, publiée, le 20 août 1922, je relève le passage suivant:

La moyenne annuelle des recettes nettes d'exploitation, déduction faite des frais de dépréciation et des taxes pour la période de cinq années terminée au 31 janvier 1922, s'est élevée a presque cinq fois la somme globale des intérêts à acquitter sur les obligations courantes, y compris la présente émission. Les chiffres préliminaires pour le premier semestre de l'exercice 1922 font voir que les recettes pour l'année en cours dépasseront peut-être de beaucoup la proportion susmentionnée.

Pour ce qui est de cette partie de la lettre, la commission fait les observations suivantes:

Le chiffre de l'émission fut de $700,000; l'intérêt à acquitter sur ces obligations représente donc une somme de $49,000. Et cinq fois $49,000 font $245,000; dans la pièce 277, la compagnie prétend que ses opérations des huit premiers mois de l'année 1922 ont abouti à un déficit de $29,709.61.

Et maintenant que j'ai fait ressortir brièvement les causes de la concentration de la richesse, permettez-moi d'en exposer les effets en quelques mots. D'après l'annuaire statistique du Canada pour l'exercice 1922-1923, .14 p. 100 de ceux qui ont acquitté l'impôt sur le revenu touchaient 25.77 p. 100 du revenu global; .42 p. 100 des contribuables,—c'est-à-dire moins qu'une demie de 1 p. 100,—touchaient 37.73 p. 100 du revenu tandis que 7.7 p. 100 des contribuables commandaient 74.80 p. 100 du revenu global au pays. Je tiens à le faire observer toutefois, ces chiffres n'ont trait qu'au pourcentage imposable du revenu des contribuables. En somme, il n'y a qu'une infime proportion de la population canadienne dont les revenus soient imposables sous le régime de la loi de l'impôt sur le revenu. Dès que nous basons nos calculs sur la proportion du revenu de la population tout entière, nous nous rendons compte qu'un pourcentage bien plus considérable de la richesse est concentré entre les mains d'un petit nombre de capitalistes que ne le font voir les chiffres en question. En ce qui regarde les chiffres concernant l'impôt sur le revenu aux Etats-Unis, je constate qu'en 1918, 14 p. 100 des contribuables touchaient 40 p. 100 du revenu global du pays. Et dans le même ordre d'idées, je désire citer également les paroles d'un ancien chancelier de l'Echiquier d'Angleterre, M. Snowden, qui a prononcé les paroles suivantes à la chambre des communes anglaise, le 20 mars 1923:

Une proportion de 88 p. 100 de la richesse nationale est détenue par 2½ p. 100 de la population tandis que sur six personnes qui décèdent, cinq ne laissent pas un sou d'héritage.

J'en resterai là, au risque d'encourir le reproche de ne pas avoir indiqué un remède ou des mesures pratiques pour améliorer la situation. J'ai des idées bien arrêtées sur le remède à apporter à cet état de choses; toutefois si mes idées ne rencontrent pas l'assentiment du Gouvernement ou de certains de mes honorables amis, on s'en servira pour faire échec au principe même sur lequel repose la présente résolution. Pour moi, dès qu'un député a exposé ici des faits et des chiffres établissant la nécessité d'intervention de la part du Gouvernement ou du Parlement il a accompli tout son devoir. Pour ce qui est de l'intervention législative ou administrative, la responsabilité repose toute entière sur les épaules du Gouvernement. Le cabinet est à même d'obtenir les avis des juristes les plus compétents du pays, chose que ne pourrait faire un simple député; il a aussi toutes les facilités voulues pour obtenir les renseignements et les chiffres que ne sauraient se procurer les particuliers. Voilà pourquoi je soutiens que la responsabilité en toute cette affaire repose sur les épaules du Gouvernement. Nous avons entrepris jusqu'à un certain point de surveiller les agissements de nos compagnies de transport, de nos banques, de nos compagnies d'assurance et de nombre d'autres grandes compagnies. Je ne vois donc pas pour quelle raison nous n'irions pas un peu plus loin en vertu du même principe. Bien que je sois le dernier à suggérer que notre surveillance intervienne avec l'administration efficace des affaires, je crois cependant que le public a droit de savoir quels dividendes gagnent certaines compagnies, surtout lorsque quelques-unes parmi elles jouissent des privilèges spéciaux de la loi.

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Monsieur l'Orateur, c'est une question d'ordre technique que l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) a soumise à la Chambre, cet après-midi. Elle est compliquée et intéressante. Ii a cité de nombreux exemples où des compagnies ont réalisé des profits considérables grâce, selon lui, à la surcapitalisation

des compagnies et au paiement de dividendes sur des valeurs fictives. La résolution telle qu'elle apparaît au Feuilleton semble très anodine mais elle contient un ou deux aspects qui présentent des difficultés. Avant que nous puissions accepter la motion que mon honorable ami a proposée avec tant d'habileté, nous devons d'abord savoir ce qu'il faut entendre par "valeurs diluées ou fictives". Celles-ci peuvent être de diverses espèces. Elles peuvent être de la nature de celles qu'a décrites l'honorable député et en considération desquelles le porteur ne donne rien de tangible. Des actions sont parfois connues comme fictives quand elles sont émises comme prix de la clientèle assurée, ou quelque chose de ce genre. Une compagnie qui fait l'acquisition de l'actif d'une autre compagnie peut payer cet achat avec des actions. Cet actif n'a peut-être pas de valeur tangible mais il n'en a pas moins une certaine valeur. Durant plusieurs années, les diverses provinces ont étudié cette question. Je n'ai pu entendre distinctement mon honorable ami, mais je crois qu'il a fait allusion aux provinces qui se sont attaquées à ce problème. Quelques provinces ont décrété ce que nous appelons des lois "Blue Sky", pour protéger le public contre la vente d'actions par des compagnies et je pense que la cour suprême du Canada a récemment rendu un jugement déclarant que la loi adoptée à cet égard par la province de la Saskatchewan, n'était pas du ressort de la législature provinciale. Je dirai de plus à mon honorable ami que les fonctionnaires du département chargé de l'application de la loi des compagnies ont prêté beaucoup d'attention à cette question depuis plusieurs années. J'ai de nombreux rapports à ce sujet devant moi, et en particulier un très volumieux. La question soulevée par l'honorable député est loin d'être facile. Une compagnie s'organise et elle demande à être constituée civilement soit à la législature provinciale soit au Parlement fénéral. Elle explique son objet et obtient sa charte. En ce qui nous concerne, les garanties sont assez bien sauvegardées. L'émission d'actions est pour ainsi dire une question de contrat civil entre la compagnie et l'acheteur. Mon honorable ami cite des cas où des compagnies ont fait des profits exorbitants, étant donné la majoration des actions, et que comme résultat les produits de ces compagnies sont vendus au public à un prix plus élevé afin qu'on puisse payer des dividendes sur les valeurs fictives. Cependant, le public n'est pas forcé d'acheter.

M. CAMPBELL: Le ministre dira-t-il que le public n'est pas obligé d'acheter du ciment de la Canada Cement Company? Celle-ci a un monopole absolu.

L'hon. M. COPP: C'est possible, je ne connais pas particulièrement la Canada Cement Company, mais je sais qu'en général on n'est pas tenu d'acheter les produits d'une compagnie qui demande un prix élevé afin de payer des dividendes sur des valeurs fictives. Ce sujet n'est pas neuf; il a été étudié chaque année et presque tous les jours par ceux qui sont chargés de la constitution civile des compagnies. Sous le régime des chartes fédérales, si je me rappelle bien, nous avons des règlements en vertu desquels les compagnies qui émettent des actions frauduleusement, ou sous de fausses représentations, peuvent être appelées par le département à en rendre compte. Quant à ce qui concerne l'émission d'actions et les prix élevés, je ne suis pas en mesure de dire si l'on ne pourrait pas adopter quelque méthode et quelque loi tendant à une amélioration. Je donnerai l'assurance à mon honorable ami, et je crois parler au nom de tous les membres de la Chambre aussi bien que du ministère, que si nous pouvons faire droit aux récriminations de mon honorable ami ce ne sera pas seulement un devoir pour moi mais un plaisir, de même que pour le Parlement. L'honorable député a appelé l'attention de la Chambre, et surtout de ceux qui s'y intéressent tout particulièrement, sur cette question et lorsque l'on lira ses observations dans les débats on comprendra ce qu'il a en vue. Le sujet sera alors mûri à fond et que mon honorable ami soit certain que le Gouvernement et le Parlement feront tout leur possible pour protéger les citoyens en ce qui regarde la constitution civile des compagnies et l'achat des actions de compagnies qui imposent des prix exorbitants.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre approuve-t-il l'émission de valeurs fictives? Croit-il que ce soit juste?

Veut-il nous indiquer comment il va pouvoir se documenter, cette année?

M. MACLEAN (York-Sud): Qu'il trouve "un bon chat"!

M. LADNER: Je voudrais poser une question au ministre relativement à l'enregistrement des conditions d'émission. D'après la loi de la Colombie-Anglaise les actions ne peuvent être émises que pour une considération monétaire. Si elles sont émises pour une autre considération, les conditions doivent être déposées au bureau d'enregistrement des sociétés par actions, où le public peut en prendre connaissance. La compagnie ne peut pas se cacher; les actionnaires peuvent se ren-

dre compte des émissions qui se font, du prix qu'elles coûtent et tout cela avant d'acheter.

L'hon. M. BAXTER: Le font-ils?

M. LADNER: Très souvent. Les gens intelligents le font. Ne pourrait-on pas décréter dans la loi fédérale qu'à part la déclaration dans le prospectus des actions émises pour une considération autre que de l'argent, on doive aussi faire enregistrer,—ce qui ne se fait pas actuellement,—le contrat ou document d'après lequel les actions sont émises pour cette considération? Le ministre voudrait-il étudier la proposition? De cette façon le public pourrait se renseigner sur les opérations des compagnies et savoir si dans telle ou telle circonstance, il y a des valeurs fictives.

L'hon. M. STEWART: Cela ne ferait que protéger l'acheteur d'actions et je ne pense pas que ce soit ce que mon honorable collègue vise. Il s'agit de protéger le public.

M. LADNER: C'est au moins un élément important.

L'hon. M. COPP: J'en ferai part volontiers aux chefs du département. Si on trouve la proposition intéressante, il est possible qu'on l'accepte.

M. MACLEAN (York-Sud): Le ministre a-t-il fait une comparaison entre le Canada et les autres pays ou le même abus existe? Il trouverait peut-être que dans certains pays on a réussi à protéger le public contre ce qui paraît être un mauvais principe.

M. SPENCER: Le ministre a dit, il y a un instant, que son département n'avait pour ainsi dire jamais cessé d'étudier cette question de capital fictif. S'il en est ainsi, a-t-on une méthode quelconque à proposer à ce sujet?

L'hon. M. COPP: Mon honorable collègue m'a mal compris. Je n'ai pas voulu dire que nous n'avions jamais cessé d'étudier la question de capital fictif, mais les moyens d'améliorer la loi des compagnies. On y a apporté plusieurs modifications, l'an dernier et, s'il est nécessaire d'en faire d'autres nous accepterons volontiers les suggestions de mon honorable collègue.

L'hon. M. STEWART: Je crois que ce que l'honorable député a de mieux à faire, c'est d'indiquer au département les amendements qu'il propose d'apporter à la loi. Je conviens absolument avec le très honorable leader de l'opposition (M. Meighen) qu'il y a un seul genre de capital qu'on puisse appeler capital fictif. Je ne sais pas d'où vient le nom de "watered stock" qu'on lui donne en anglais. Dans tous les cas c'est une question difficile.

M. FORKE: Peut-être est-ce comme mettre de l'eau dans son vin!

L'hon. M. STEWART: Oui. Si l'honorable député qui a présenté ce projet de résolution a un amendement à proposer pour empêcher des abus, je suis sûr que le département l'examinera volontiers et s'il ne peut pas adopter ses suggestions, il dira pourquoi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le Gouvernement est disposé à empêcher l'émission de valeurs fictives—personne ne doute que ce ne soit possible—le ministre veut-il nous dire si le Gouvernement ou lui-même estiment que la chose puisse se faire?

L'hon. M. STEWART: Je serais enchanté si elle pouvait se faire, mais le très honorable député admettra qu'il est difficile de définir exactement ce qu'est une valeur fictive; il faut agir prudemment pour ne causer de tort à personne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre se prononce-t-il...

L'hon. M. STEWART: Absolument.

Le très hon. M. MEIGHEN: ...en faveur de la suppression des valeurs fictives?

L'hon. M. COPP: Tout dépend de ce qu'est la valeur fictive, et de ce que vous entendez par ce terme.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre veut-il nous dire sa définition, à lui de "watered stock"?

L'hon. M. COPP: Je ne tenterais pas de définir le terme en ce moment; mais, je le répète, je me ferai un plaisir de porter la question à l'attention de la division des Compagnies pour voir si elle ne pourrait pas proposer des sauvegardes plus sûres pour protéger tout le public dans l'application de la loi des Compagnies ou l'émission de chartes; s'il est possible d'arriver à quelque chose dans ce sens-là je serai très heureux de le faire.

M. LADNER: Le ministre ne pourrait pas imposer des restrictions plus rigoureuses à la publication des prospectus? La loi prescrit déjà que le prospectus doit exposer toute répartition d'actions effectuée en échange d'autre chose que des versements au comptant; mais les observations de l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) me font croire que malgré cette sauvegarde, le public intéressé peut être trompé. Le ministre pourra peut-être élaborer un amendement à la loi en ce sens.

L'hon. M. COPP: Le département surveille de près tout ce qui se révèle au Parlement afin de perfectionner le régime de lois dont l'application lui incombe. Je conviens avec l'honorable représentant qu'on pourrait réglementer la publication des prospectus; mais je dois dire qu'il n'est pas toujours possible de protéger le public contre l'exploitation au sujet des actions. Si un homme veut vendre des actions à un prix exorbitant, et qu'il trouve des acheteurs, le département n'y peut rien. Toutefois, j'assure l'honorable député que je porterai ses observations à l'attention des fonctionnaires du département; et s'il y a moyen de faire quelque chose d'avantageux, nous en serons très heureux. J'inviterai même l'honorable représentant à venir au département et à collaborer, à cette fin, avec les fonctionnaires.

L'hon. M. BAXTER: Le ministre peut-il nous dire de quelle manière cette cause est venue devant la Cour suprême, et quelle a été la décision? Mes souvenirs sont vagues à ce sujet.

L'hon. M. COPP: La récente décision de la Cour suprême du Canada a été rendue dans l'affaire de Lukey contre la Ruthenian Farmers' Elevator Company, Limited, 1924, "Canadian Law Reports, 56". La Cour suprême du Canada a jugé que la loi dite "Sale of Shares Act", statuts refondus de la Saskatchewan 1920, chapitre 199, outrepassait la compétence de la législature provinciale en tant qu'elle portait sur la vente de ses propres actions par une compagnie créée en vertu d'une constitution émanant du parlement fédéral. Les détails de l'affaire ne me sont pas connus.

L'hon. M. BAXTER: La réponse du ministre me suffit. La décision affirme apparemment que cette loi outrepasse la compétence de la législature provinciale; et je sais qu'on l'a appliquée. Mais y a-t-il jamais eu une décision portant que le Parlement fédéral n'a pas la compétence d'adopter une loi comme celle qu'on demande?

L'hon. M. COPP: Pas que je sache.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au dire du ministre il y a plusieurs sortes de valeurs fictives. Je n'en connais qu'une. Le ministre veut-il nous donner deux ou trois exemples?

L'hon. M. COPP: En général on pourrait définir les valeurs fictives comme étant celles émises sans augmentation effective du capital.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. COPP: Un autre exemple, à mon sens serait un capital formé d'actions dont la valeur résiderait dans la clientèle d'une entreprise qu'on vend.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais si la clientèle valait les actions émises au pair ce ne serait pas du capital fictif.

L'hon. M. COPP: Il s'agirait peut-être. . . .

Le très hon M. MEIGHEN: Il s'agirait de déterminer la présence d'un capital fictif; mais le ministre a dit qu'il y a plusieurs sortes de capital fictif.

L'hon. M. COPP: Je dirais qu'on pourrait appliquer à diverses catégories d'actions le terme "valeurs fictives".

Le très hon. M. MEIGHEN: Sans doute pourrait-il y avoir du capital fictif en différentes compagnies, mais s'il existe des valeurs fictives autres que celles qui ne s'appuient sur aucune valeur réelle je voudrais savoir ce que c'est.

L'hon. M. COPP: Je puis dire en réponse à l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) que, bien que le projet de résolution inscrit au Feuilleton ne tire pas à conséquence, il a signalé le problème au Gouvernement et au Parlement, et en ce qui intéresse la division des Compagnies je verrai à ce que la question ait toute son attention; et nous serons très heureux de remédier à la situation si la chose est possible.

M. IRVINE: Le ministre a dit que son département sera très heureux de se documenter sur cette question des valeurs fictives; il a ajouté que son département ne sait ce que c'est que des valeurs fictives.

L'hon. M. STEWART: Si la définition de mon honorable ami et la mienne touchant les valeurs fictives sont identiques—et je le crois puisque nous entendons du capital-actions pour lequel le public ne touche aucune valeur—je serai d'accord avec lui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou une valeur inférieure.

L'hon. M. STEWART: Je consentirais à l'adoption d'une loi de ce genre, mais je désire bien définir ma déclaration—parce que nous avons quelque peu expérimenté cette question, dans l'Ouest, avec les lois Blue-sky, par exemple—et ajouter qu'il est difficile d'adopter une loi de cette nature sans léser des entreprises légitimes et c'est pourquoi nous devons agir avec prudence.

M. FORKE: Il semble étrange que le ministre admette l'existence de valeurs fictives

puis dise à un député: Déposez votre amendement et nous verrons ce que nous pouvons en faire. Je ne crois pas que ce soit résoudre le problème d'une manière satisfaisante.

Le très hon. M. MEIGHEN: La question pourrait être renvoyée à un comité.

M. FORKE: Oui, quelque chose de ce genre. On sait fort bien, je pense, qu'il existe au Canada un grand nombre de compagnies surcapitalisées. Nous avons quelque difficulté à définir ce qu'est une valeur fictive, mais on m'a laissé entendre que le ministre s'était tant soit peu enlisé au sujet de cette question des valeurs fictives. A mon sens, le Gouvernement devrait soigneusement étudier cette question. Nous devrions prendre quelque mesure pour empêcher la formation de compagnies surcapitalisées, ou majorant leur capital-actions après coup, ce qui donne une fausse idée au public des capitaux engagés dans ces compagnies ou corporations. Le Gouvernement, ce me semble, devrait faire davantage que demander à un député de lui offrir des suggestions.

L'hon. M. STEWART: C'est justement ce que j'ai dit et ce que j'entends. Le Gouvernement est prêt à déposer tout amendement qui apportera remède à cette difficulté et accueillera avec plaisir les conseils de l'honorable député. Si j'ai bien saisi son raisonnement, je pense qu'une fois les suggestions analysées, on s'apercevra qu'il existe beaucoup de plaintes auxquelles il est impossible de faire droit. Cependant, l'amélioration de la loi n'est pas impossible, je la crois fort possible.

M. WOODSWORTH: Notre situation est certainement anormale. Les membres du cabinet admettent franchement qu'il existe au Canada des valeurs fictives, même si nos définitions diffèrent quelque peu. Ils admettent aussi que la surcapitalisation, c'est-à-dire l'émission de valeurs pour lesquelles le public ne reçoit rien est un danger, mais néanmoins et en dépit du fait que l'attention du Gouvernement a été souvent appelée sur cette question, on semble incapable de trouver les moyens d'enrayer le mal. Ceux d'entre nous qui ne sont ni avocats ni financiers sont parfois surpris que lorsqu'il s'agit d'intérêts acquis le Gouvernement se trouve dans l'impotence et ne peut agir pour sauvegarder l'intérêt public. S'il s'agit d'un laitier qui baptise son lait, on peut agir promptement pour empêcher cet abus et sans s'occuper de savoir si l'eau est pure ou impure, si elle est alcaline ou non. Nous prétendons que le public est trompé. La masse du peuple et le Gouvernement sont d'accord pour constater qu'on a volé le public par ce procédé qui consiste à émettre des valeurs fictives. Cependant, tous les ans, chaque fois que ce sujet est amené sur le tapis, le Gouvernement tente de se dégager comme il essaye de le faire aujourd'hui. La Chambre a eu à s'occuper de cas fréquents de privilèges spéciaux. Chaque fois que nous en avons amené un en dehors d'une ou deux catégories bien connues, on nous dit que nous faisons des discours abstraits. Je prétends que le public s'intéresse vivement aux questions de cette nature. Je vais citer un paragraphe que j'ai récemment relevé dans le *Daily Telegraph*, de Québec, et où l'on nous indique le rapport étroit qui existe entre le capital fictif et le tarif douanier. L'article dit:

> Nous comptons que tous ceux qui prédisent la ruine totale du Canada à cause des réductions apportées au tarif ou du relèvement qui n'a pas eu lieu ne manqueront pas de dire au public si, oui ou non, le Canada doit continuer à protéger des millions de dollars de valeurs fictives qui, périodiquement, inondent nos entreprises industrielles, alors que leurs profits sont tellement considérables qu'elles craignent la censure publique.
>
> D'un autre côté, si l'on demande au gouvernement d'Ottawa de protéger des industries coalisées possédant des millions de capital fictif pour le grand profit des lanceurs d'affaires, ce renseignement devrait accompagner les prédictions de ruine contenues dans les discours sur le tarif douanier.
>
> Nous sommes aussi d'avis que le Gouvernement devrait immédiatement enquêter au sujet de ces capitaux majorés ou fictifs appartenant aux industries coalisées qui demandent encore plus de protection.

Je recommande ce paragraphe à la très sérieuse considération du Secrétaire d'Etat (l'hon. M. Copp).

Actuellement, nous avons sous les yeux les résultats si étendus de la faillite de la Home Bank. Je comprends que l'une des causes de cette faillite provient d'avances d'argent faites à des entreprises incertaines, qui offraient au public des valeurs fictives. Maintenant, l'on nous demande d'indemniser les déposants de la Home Bank, et nous ne songeons pas à prendre les moyens d'empêcher pareilles fraudes à l'avenir.

Le conflit qui vient de se produire aux houillères de la Nouvelle-Ecosse nous met en face d'une situation qui s'impose sérieusement à notre examen. Il a été maintes fois porté à la connaissance de ce Gouvernement que la British Empire Steel Co. persiste à vouloir réaliser des dividendes sur des actions fictives. J'ai eu l'an dernier l'occasion de signaler à son attention la manière dont le capital de cette société a été constitué. Je ne répéterai pas ce que j'ai dit alors, mais il est connu qu'en demandant son autorisation cette société dut admettre qu'elle n'aurait pas besoin d'une très grosse mise de fonds. Un

peu plus tard, les promoteurs réussirent à majorer très fortement le capital. J'ai à la main un mémoire relatif à la constitution de la société:

La Dominion Iron and Steel Company Limited a été organisée en 1899; H. M. Whitney de Boston en fut le principal promoteur. Il avait antérieurement constitué la Dominion Coal Company, Whitney écrivit au premier ministre Murray pour obtenir un rabais sur le droit de mine de la houille nécessaire à l'exploitation de la nouvelle aciérie. Il disait dans cette lettre:

"L'établissement d'une grande aciérie au Cap-Breton demanderait une grosse somme d'argent, pas moins de 3 à 6 millions de dollars". Le *Industrial Advocate* d'Halifax, avril 1899, a publié cette lettre.

Le *Engineering and Mining Journal* de New-York, édition du 28 octobre, constate l'inscription du Dominion Iron and Steel à la Bourse de Boston. Il est dit que la société a un capital de 15 millions en actions et 8 millions en obligations, dont 2 millions de celles-ci restent en portefeuille.

J'ignore si la compagnie peut justifier quelque chose de semblable; j'ignore de même si le pays devra acquitter indéfiniment des dividendes sur des valeurs de cette nature. Mais je sais que les maigres salaires et le mécontentement qui règnent actuellement dans la Nouvelle-Ecosse sont la conséquence de cette situation et que nous devons nous en occuper.

Autre exemple plus récent. La société L. R. Steel a réussi, grâce à ses manipulations, à faire bien des victimes parmi les pauvres gens dans tout le Canada, et en grande partie à cause de cette pratique dont j'ai parlé de maintenir des sociétés filiales détentrices. Je pense actuellement à des familles dans ma circonscription qui n'avaient pas les moyens de perdre ainsi. Des agents persuasifs de la société L. R. Steel se présentèrent chez elles, leur firent valoir que ces filiales étaient des sortes de coopératives, et comme elles avaient confiance dans le principe de la coopération, elles se laissèrent prendre à ces fausses représentations. On leur exposa un projet bien différent des faits. Nous savons tous ce qui est arrivé. Je voudrais parler d'une autre entreprise sur laquelle l'attention publique, surtout dans ma ville, s'est portée récemment.

L'hon. M. McMURRAY: Au moment où les actions dont parle mon honorable ami se vendaient dans le Manitoba, n'y avait-il pas une loi provinciale autorisant un fonctionnaire du gouvernement de la province à faire une enquête complète et les tribunaux à ordonner la vente de ces actions? Si cette loi existait, mon honorable ami peut-il imaginer quelque chose de mieux pour protéger le public?

M. WOODSWORTH: Je prétends que le public n'était pas protégé.

L'hon. M. McMURRAY: Si cela ne protège pas le public, quel autre moyen de le protéger l'honorable député proposerait-il?

M. WOODSWORTH: Il me semble que c'est un peu fort pour un ministre de demander à un simple député de protéger le public.

L'hon. M. McMURRAY: Cependant, mon honorable ami refléchit à cela depuis longtemps, et je lui pose une question bien simple. N'aperçoit-il pas les difficultés?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre prétend-il qu'il y avait un commissaire des services d'utilité publique agissant en vertu de la loi, lorsque la société L. R. Steel a été constituée?

L'hon. M. McMURRAY: Je le crois. Je n'en suis pas absolument certain, mais je sais que ce fonctionnaire a été nommé et qu'il a rempli ses fonctions durant plusieurs années.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui était-il?

L'hon. M. McMURRAY: M. P. A. Macdonald.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il a été mis à la retraite il y a longtemps.

L'hon. M. McMURRAY: On s'est toujours demandé s'il avait été retraité ou non, mais je crois qu'il a pris sa retraite il y a un an ou deux. Si je ne me trompe, il était en fonction lorsque les actions de la société L. R. Steel se vendaient dans le Manitoba.

L'hon. M COPP: Mon honorable ami (M. Woodsworth) mentionne la British Empire Steel Corporation. Cette compagnie a été formée en corporation en vertu d'une loi de la province de la Nouvelle-Ecosse et n'a aucune charte fédérale.

M. WOODSWORTH: Je ne discute pas le fait que telle ou telle organisation possède ou non une charte fédérale; je discute le principe général et dis que le public devrait être protégé. Si par suite d'une imperfection dans la loi du Manitoba ou de la Nouvelle-Ecosse le public n'a pas été protégé, c'est une raison de plus pour que cette Chambre intervienne.

L'hon. M. COPP: Est-ce que mon honorable ami prétend que ce Parlement devrait adopter une loi qui interviendrait dans la constitution en corporation de compagnies dans les diverses provinces?

M. WOODSWORTH: Je n'ai rien dit de semblable. Je me ferai un plaisir de suggérer quelque chose plus tard. Le secrétaire d'Etat (M. Copp) a tenté de combattre mon argument en disant que la British Empire Steel Corporation tombe sous la juridiction provinciale.

L'hon. M. COPP: Mon honorable ami ne saisit pas bien le sens de mes paroles. Je n'essaye pas de combattre son argument. Je

lui demande des renseignements. Je veux étudier la question.

M. WOODSWORTH: Je sais très bien que ce Gouvernement a refusé une charte à cette corporation, charte qu'elle a plus tard obtenue.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami est dans l'erreur. C'est l'ancien gouvernement qui l'a refusée.

M. WOODSWORTH: Nous pouvons compter sur le chef de l'opposition (M. Meighen) pour nous renseigner sur les questions de ce genre. Je vais mentionner une autre compagnie et je prie le secrétaire d'Etat de prêter une oreille attentive. Il s'agit d'une compagnie dont la conduite a attiré notre attention récemment dans l'Ouest, la Hearst Music Publishing Company. On me dit que cette compagnie possédait une charte du Manitoba mais qu'on lui avait refusé un permis en vertu de la loi concernant les ventes d'actions. Puis, après instance, le permis fut accordé. Après un examen plus complet, cependant, le permis fut annulé. La compagnie obtint alors une charte fédérale, ce qui lui permit de se moquer du gouvernement provincial et du public en général. Dans les circonstances, nous avons parfaitement le droit de nous adresser au gouvernement fédéral et de lui demander de protéger les intérêts du peuple.

Je désire donner lecture d'un paragraphe ou deux d'une déclaration que m'a passée un ami qui s'est un peu occupé de la chose. Voici:

La majoration des actions constitue toujours un fardeau indirect pour les ouvriers, mais lorsque la concurrence existe réellement, son influence ou effet sur les conditions du travail est insignifiant. Cependant, si une compagnie fonctionne sous la direction d'une coalition...

Comme celle dont il a été question il y a un instant, la Canada Cement.

...ou jouit de certains privilèges spéciaux, lui permettant de charger des prix injustifiables pour ses denrées ou ses services, la majoration des actions peut devenir immédiatement un danger sérieux. Le Canada est un pays dont le système financier se prête facilement au contrôle des entreprises dans tout le pays, soit au moyen de coalitions, de la délimitation des champs d'opération, soit en fixant les prix. Ce fait donne à la majoration des actions au Canada une importance que l'on ne trouve pas toujours dans d'autres pays où les systèmes financiers favorisent moins l'établissement du contrôle central d'industries entières.

L'auteur donne ensuite une méthode dont on se sert souvent pour jouer le public.

On peut exposer une autre ruse à laquelle on a souvent recours. Deux ou trois individus, à la tête d'entreprises similaires, sont pris de l'envie de s'enrichir rapidement. Ils organisent une compagnie pour réunir leurs entreprises. La nouvelle compagnie fait grand état des économies effectuées par le fusionnement et annonce d'immenses profits. Puis les deux ou trois promoteurs, s'étant attribué des obligations représentant un excédent sur la valeur des entreprises réunies chargent des agents de mettre en vente des actions ordinaires de leur compagnie pour une somme représentant plus ou moins la valeur des obligations souscrites. Généralement, les actions se vendent au pair si les profits annoncés à la suite du fusionnement sont assez élevés. Les actions vont aux petits capitalistes qui ne connaissent rien du fonctionnement réel de la compagnie et vont rarement aux renseignements.

Au bout d'un an ou à peu près, les organisateurs de la compagnie, ayant utilisé l'argent que leur a rapporté la vente des actions ordinaires de façon qu'ils en bénéficient indirectement sans rien ajouter aux ressources ou au rendement de la compagnie, découvrent que cette compagnie est en face de graves difficultés. On fait savoir aux détenteurs d'actions ordinaires que l'entreprise ne peut être sauvée que par une souscription additionnelle de capital; effrayés, les actionnaires ne répondent généralement pas. Immédiatement, la compagnie se déclare en faillite, et les premiers propriétaires qui détiennent les obligations s'emparent des biens et les détenteurs d'actions ordinaires n'ont plus que des certificats richement enjolivés mais sans valeur. Des financiers et des avocats de haute réputation ont, sous diverses formes, eu recours à cette ruse, et des avocats assez intelligents en ont été victimes.

Je désire soumettre à la Chambre quelques autres paragraphes tirés d'un mémoire que m'a remis un autre ami—un homme d'affaires. Il peut sembler étrange que des hommes d'affaires soient quelquefois prêts à aider ou parler par l'entremise de députés ouvriers dans cette Chambre. Comme le faisait remarquer un jour un ancien chef socialiste, je crois que quelquefois cela s'explique par le fait que les travailleurs qui n'ont rien à perdre, sinon leurs chaînes, peuvent parler librement sur ces questions financières. Certes ils ont la liberté de dire ce que pensent un très grand nombre d'hommes d'affaires de ce pays. Le passage en question se lit comme suit:

Ce n'est peut-être pas trop dire que de soutenir que le plus grand fléau—surmontable,—sous le rapport du coût élevé de la vie, est la tendance que les financiers canadiens ont manifestée depuis quelques années et de plus en plus, à suivre les méthodes de haute finance des promoteurs américains. Ces méthodes varient tellement qu'il est impossible d'en donner plus qu'une ébauche sans écrire une série de volumes. Mais voici quelques exemples probants:

Une famille a une usine dans une petite ville; ses membres portent une attention directe à cette entreprise; ils connaissent personnellement tous leurs ouvriers et travaillent en bons termes avec eux, leur payant des gages raisonnables et faisant des profits modérés, mais sûrs; l'entreprise grandit, les produits fabriqués deviennent connus et la marque de fabrique est établie. Voilà que les vieilles méthodes ne suffisent plus à cette usine; on fait venir de nouveaux ouvriers pour faire fonctionner de nouvelles machines; les propriétaires meurent; leurs fils ne veulent plus diriger cette industrie à l'ancienne manière.

Le promoteur paraît en scène. Il ne possède pas autre chose que de beaux vêtements, un joli bagout et la connaissance des méthodes américaines d'organisation financière. Il examine cette industrie; la valeur de cette dernière, comprenant les bâtisses, le terrain, la machinerie et le stock en mains, est peut-être d'un demi-million de dollars, si on l'estime raisonnablement; mais le travail constant des fondateurs, la connaissance qu'ils ont de cette industrie, l'absence de dépenses superflues qu'ils auraient été appelés à faire par de pré-

tendus experts en organisation, et les revenus modestes qu'ils se contentent de retirer de leur industrie, ainsi que d'autres facteurs, font que cette entreprise rapporte, en moyenne durant une période d'années exceptionnellement bonnes, disons cent mille dollars par année.

Le promoteur achète-t-il l'usine pour cinq cent mille dollars (valeur qu'elle a réellement, sans les hommes qui l'ont établie et sans les circonstances dans lesquelles elle a été édifiée)? Non. Il cherche et trouve une entreprise qui, sur un prospectus, s'adapte bien à cette industrie. Il obtient une option sur cette seconde entreprise qui, pour quelque raison que nous n'avons pas besoin de dire, n'est pas rémunératrice; cette option est de, disons cent mille dollars, payable partie en argent comptant et partie en actions d'une nouvelle compagnie. Il prend une option sur la première industrie qui, on se le rappelle, rapporte cent mille dollars par année quand les affaires sont bonnes. Il donne aux propriétaires cinq cent mille dollars d'actions privilégiées et cinq cent mille dollars d'actions ordinaires; il les fait entrer et il entre lui-même dans le conseil d'administration et il voit à ce qu'ils aient des salaires au moins doubles de ce qu'ils touchaient autrefois. Il vend pour cinq cent mille dollars d'obligations au public. Il peut faire voir des recettes assurant trois fois l'intérêt sur les obligations. La seconde industrie prend peut-être cinquante mille dollars de cet argent, l'organisation en prend cent mille autres pour se mettre en marche et le promoteur, s'il est assez modeste, ne prend qu'un autre cent mille dollars en argent et cinq cent mille dollars en actions ordinaires. Il donne une partie de ces actions ordinaires en vendant les obligations et il en donne une partie aux propriétaires de la petite industrie qui a été fusionnée, et cela afin d'avoir une certaine raison de faire passer le capital fictif et de faire croire que cela augmentera le pouvoir rémunératif de la première industrie ou absorbera une partie de ses produits.

Voyons maintenant où nous en sommes. Nous avions une entreprise valant un demi-million de dollars et rapportant en moyenne cent mille dollars par année durant les bonnes années et lorsqu'elle avait le bénéfice de l'expérience du fondateur qui lui consacrait tout son temps et toute son attention. Nous avions une autre entreprise qui joignait les deux bouts et qui valait peut-être cinquante mille dollars. C'est-à-dire que nous avions, sans tenir compte des circonstances spéciales qui pouvaient les rendre rémunératrices, deux entreprises valant $550,000 d'argent réel et n'ayant qu'à rapporter $33,000 pour donner à leurs propriétaires un profit raisonnable sur leur placement, ou dans tous les cas, deux industries qui n'auraient pas à rapporter plus de $33,000 pour payer l'intérêt sur le capital. Qu'avons-nous maintenant? Obligations, $500,000; actions privilégiées, $500,000; actions ordinaires, $1,000,000; total, $2,000,000. Le public est maintenant appelé à payer les intérêts sur 2 millions de dollars, dont $1,450,000 sont du nouveau capital créé avec du papier et les idées du promoteur. Le public est maintenant appelé à payer des salaires dignes pour convenir à des directeurs d'une corporation de 2 millions et au moins doubles de ce que ces mêmes hommes retiraient quand l'entreprise leur appartenait entièrement. Le public doit également payer des experts en organisation, des comptables au lieu de teneurs de livres et toutes sortes de gens dont on n'avait pas besoin dans l'ancienne entreprise qui, sans leur aide, neuf fois sur dix, produisait autant de marchandises, et d'aussi bonne qualité et à aussi bon marché.

Deux choses peuvent en résulter; ou bien l'on augmente le prix des articles fabriqués et l'on baisse les gages des petits employés jusqu'à ce que les intérêts sur les obligations aient été payés, ou bien la nouvelle compagnie succombe lorsque l'ancienne direction s'est retirée et que le coût de la production augmente plus que ne peut le supporter l'article fabriqué. Si la compagnie succombe, les hommes de l'usine perdent leur emploi et les petits épargnistes qui ont acheté les actions ordinaires et privilégiées perdent tout. Les détenteurs des obligations prennent la propriété et réorganisent la compagnie et la même chose se répète. Si le promoteur a été chanceux, la compagnie marche, paie ses dividendes et elle est peut-être mûre alors pour se fusionner dans une autre plus grande organisation et pour contribuer à faire mettre d'autre capital fictif sur le marché. Dans les deux cas, le public est le perdant. Le promoteur s'en tire bien. Il a son argent et les revenus de ses actions ordinaires. L'ancien propriétaire peut s'en tirer. Il peut avoir vendu ses actions; dans tous les cas, il a les obligations et la propriété lui revient. Mais le public perd, que l'affaire soit un succès ou un fiasco.

Chaque fois qu'une organisation semblable réussit, le coût de la vie est augmenté pour rendre ce succès possible. Chaque fois que c'est un échec, le public paie les pots cassés. C'est toujours le public qui paie.

Et ce monsieur, qui, je l'ai dit, est un homme d'affaires, fait la suggestion suivante que je donne pour ce qu'elle vaut:

La seule chose que l'on puisse faire, c'est de trouver un moyen d'examiner à fond et d'assujettir à des permis les nouvelles émissions d'actions et d'obligations offertes en vente au public. Il appartient au département du secrétaire d'Etat de s'occuper de la chose s'il est revêtu de l'autorité légale nécessaire. Les gouvernements évitent naturellement la responsabilité des émissions d'actions, mais s'ils ne s'en chargent pas, nous irons de mal en pis. Il y a quelques années...

Et ceci appelle notre attention sur une tendance que nous ne pouvons pas ignorer—

Il y a quelques années, les actions privilégiées étaient généralement considérées comme des placements sûrs, mais l'écroulement de la compagnie Riordon et d'autres compagnies ont diminué la confiance du public dans les actions privilégiées et le promoteur met aujourd'hui les obligations de sa compagnie devant le public dans la première phase de son opération. Durant la guerre, on a vendu des obligations sous tant de formes diverses que bien des gens s'y intéressent aujourd'hui qui n'en avaient pas entendu parler avant 1916; et pour le petit épargniste ordinaire, tout papier avec des coupons paraît aussi bon qu'une obligation du Gouvernement. En conséquence l'argent que l'on plaçait autrefois sur hypothèques se place aujourd'hui sur toutes sortes d'obligations vendues par des promoteurs, et il est très difficile d'emprunter de l'argent pour des fins de construction ou pour l'exploitation des fermes. C'est ce qui causa le relèvement des loyers et l'augmentation du coût de la vie. Il est probable que certaines de ces obligations cesseront d'avoir de la vogue, ce qui forcera les lanceurs d'affaires à inventer un autre genre de titres pour tenter le public, toujours facile à amorcer. L'on ne peut arrêter ces agissements; mais on peut du moins en amoindrir la portée par des avertissements périodiques au public et par la réglementation.

Le secrétaire d'Etat (l'hon. M. Copp), nous a demandé des avis précis. J'oserai dire que si son propre ministère ne peut faire l'examen préconisé dans cet exposé, on atteindrait probablement le même but, si le Gouvernement présentait un amendement à la loi tendant à forcer les compagnies constituées en vertu d'une loi fédérale à se soumettre aux lois relatives à la vente des actions en vigueur dans les diverses provinces. Ce n'est peut-être pas très radical, mais c'est au moins quelque chose de pratique. Dans certaines de nos provinces, il existe de nos jours

des organismes qui tentent, avec plus ou moins de succès, de protéger le public en ce qui concerne les compagnies constituées en vertu d'une loi provinciale; mais il ne semble pas possible de protéger le public contre une compagnie constituée en vertu de la loi fédérale. La méthode que je recommande ne nécessiterait aucun organisme supplémentaire.

Avant de terminer, j'attire l'attention du secrétaire d'Etat sur ce qui me paraît être un admirable rapport au sujet des lois de protection contre les lanceurs d'affaires, préparé par M. A. H. O'Brien et publié par ordre de l'Assemblée législative de l'Ontario. J'y relève ce passage:

En 1895, la Grande-Bretagne nomma un comité composé de membres du board of trade, et qui fut chargé d'examiner la question. Ce comité fit, pendant un certain nombre d'années, une étude élaborée de tout le problème. En 1900, on adopta une loi tendant à limiter quelque peu les émissions de valeurs fictives. Cette loi ne répondant pas à son objet, des comités des deux chambres du Parlement examinèrent de nouveau le problème. En 1906, on adopta la loi actuellement en vigueur et qui a été jointe au code des lois relatives aux compagnies de 1908.

Dès 1884, l'Allemagne adoptait des lois tendant à restreindre la vente des titres frauduleux, et la France suivit cet exemple en 1893. La loi relative aux compagnies de l'Ontario est copiée, en grande partie sur celle de l'Angleterre, mais ne contient pas toutes les dispositions de cette dernière. M. O'Brien dit:

Quand on publie un prospectus, en vertu de la loi anglaise, l'on doit donner des renseignements très complets, non seulement au sujet des recettes et de l'actif de toutes les compagnies constituées; mais aussi indiquer tous les profits résultant de la création des compagnies, soit de l'organisation, la souscription des actions, la vente ou de l'administration, y compris la répartition des actions et les actions possédées en titre ..... La circulaire étant enregistrée. le public peut la consulter à volonté; il faut y déclarer tous les gains réalisés, directement ou indirectement, du fait de l'organisation de la compagnie et les directeurs doivent révéler tous les bénéfices réalisés par suite de leurs relations avec la compagnie.

Si cela est possible en Grande-Bretagne, n'est-ce pas applicable au Canada? Quant aux effets des lois dites "blue sky" dans l'état du Kansas, le commissaire écrit ce qui suit:

La loi a fait disparaître de l'Etat un montant énorme de titres sans valeur aucune. Elle a permis de jeter en prison certains de ceux qui avaient violé la loi à plusieurs reprises, et de forcer les autres à se réfugier dans les autres états. La loi n'a pas empêché complètement la vente des actions sans valeur, mais elle l'a réduite au minimum.

Je crois que l'on trouve dans le passage suivant la réponse à ceux qui prétendent que l'intervention de l'état présente des dangers:

Ceux qui soutiennent cet argument ne se rendent pas compte du fait que la compagnie dont les titres font l'objet d'une réglementation a été créée par l'état, et que ce dernier a autorisé et sanctionné l'émission de ses titres.

En 1921 une commission spéciale nommée par le gouverneur du Massachusetts pour examiner la question de la vente des titres de compagnies présenta le rapport qui suit:

L'état ayant autorisé l'émission d'actions fictives ou majorées, il est par conséquent de son devoir d'empêcher la vente de ces titres tant que l'état lui-même n'aura décrété qu'ils ne sont pas frauduleux. L'état crée les titres, et les met dans les mains du lanceur d'affaires frauduleux, qui, à son tour, les distribue au public. Une loi destinée à mettre fin à la vente des titres frauduleux ne serait qu'une tentative, de la part de l'état, de limiter l'usage fait par les lanceurs d'affaires frauduleux des titres faux créés par l'état lui-même.

Je n'ai pas l'intention de lire d'autres extraits de ce rapport, bien qu'il renferme plusieurs passages du plus haut intérêt.

L'hon. M. McMURRAY: Ce rapport touche-t-il à l'émission des actions majorées, ou seulement à la vente de ces actions, après leur émission?

M. WOODSWORTH: Il traite de la vente des valeurs fictives. Mais je demande à la Chambre, comme premier pas dans la bonne voie, d'adopter une loi en vertu de laquelle les compagnies constituées par une loi fédérale ne pourraient vendre leurs actions qu'en se soumettant aux stipulations des diverses lois provinciales. C'est ce que je veux démontrer. Personnellement, je serais en faveur de mesures plus énergiques, et je crois que, en définitive, le Gouvernement devra aller plus loin. Comme mes collègues le savent, on a imposé un règlement rigide aux compagnies d'assurance, à cause des fraudes nombreuses que l'on remarquait dans le cas des plus petites compagnies et en particulier au sujet de leur organisation; le devoir de notre surintendant des assurances est maintenant de protéger les intérêts du public. L'an dernier, nous avons créé le poste d'inspecteur des banques. On se rappelle que cette dernière mesure fut rejetée, il y a deux ans, sous prétexte que l'Etat ne pouvait intervenir dans les affaires des banques; mais, après la faillite de la Home Bank, le Gouvernement jugea qu'il fallait, de toute nécessité, protéger le public et l'on nomma un inspecteur.

Vu que nous avons déjà un surintendant des assurances et un inspecteur des banques, je proposerais maintenant, au Gouvernement de prendre les moyens, comme c'est son devoir, de protéger le public contre cette manipulation des actions, question qui, après tout, est de nature bien plus complexe.

M. GARLAND (Bow-River): Monsieur l'Orateur, je veux avant tout présenter mes

sympathies au Gouvernement. Il apparaît qu'il entend, à ce sujet comme sur la plupart des autres questions, s'en tenir à son habitude: il élude la question. Quand je suis entré en Chambre on m'a presque fait entendre que nous ne devrions pas y venir comme fermiers, ni à titre de représentants d'un groupe autre que le parti libéral, car, on nous accorderait tout ce que nous réclamerions. L'abolition des valeurs fictives était une des choses dont nous nous sommes faits les avocats, de même en fut-il pour l'abolition du système de protection douanière. L'attitude du Gouvernement doit sûrement rendre bien chagrins ses partisans de la province de Québec. Je suis certain qu'ils se lamenteront demain, quand ils apprendront l'attitude prise par les honorables députés d'en face sur la résolution de l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell). J'ai à la main l'article d'un journal que je ne connais pas beaucoup, mais que mes honorables amis d'en face connaissent peut-être, le *Quebec Telegraph*. Les représente-t-il ou les appuie-t-il? Voici ce qu'il écrit:

Les libéraux ne sont pas opposés au tarif. . .

J'ai entendu le contraire au cours des élections:

...mais ils s'opposent à un tarif qui protège les actions majorées à l'excès des compagnies qui cessent de payer des dividendes après avoir été mises à sec par les initiés. Une protection de ce genre ne fait l'affaire que d'un petit groupe de ceux qui y ont un intérêt prépondérant.

Je me demande ce que le *Quebec Telegraph* va écrire à ce sujet demain? Je me demande ce que des ouvriers de Montréal, de Québec et de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ouest vont dire? La moyenne annuelle des salaires payés dans toutes les industries en 1917 réprésentait la faible somme de $757. Je ne fais pas de doute qu'il ne faille attribuer à la nécessité de payer des dividendes sur les actions majorées, les salaires si peu élevés payés actuellement. La moyenne était de $866 en 1918 et en 1919 de $940; augmentation due à l'état de guerre. Pour 1919 nous découvrons que la moyenne payée à l'ouvrier dans toutes les industries est de $1,010.

M. MARTELL: L'honorable député veut-il me permetre de lui poser dès maintenant une question.

M. GARLAND (Bow-River): Avec plaisir.

M. MARTELL: L'honorable député pourra-t-il me signaler une industrie de la Nouvelle-Ecosse qui paie des salaires peu élevés du fait des dividendes prélevés sur les valeurs fictives? Pourrait-il me prouver que des compagnies de cette province détiennent de ces valeurs fictives?

M. GARLAND (Bow-River): Mais l'honorable ministre du Travail n'a-t-il pas déclaré que la *British Empire Steel* possède pour $250,000,000 de ces valeurs fictives.

M. MARTELL: Cela est possible; mais j'ai l'impression que dans ce temps-là le ministre du Travail parlait sans s'être directement renseigné. Je ne veux pas prendre la défense de la *British Empire Steel;* je prétends tout bonnement que les honorables députés devraient être en état de prouver ce qu'ils affirment quand ils parlent ainsi d'une compagnie.

M. GARLAND (Bow-River): Je suis bien heureux de constater que la *British Empire Steel Corporation* a dans la personne de mon honorable ami un partisan si sincère. Je suis d'avis...

M. MARTELL: N'allez-pas vous méprendre: je ne suis pas un partisan de la *British Empire Steel Corporation;* mais j'affirme qu'on fait des avancés au sujet de cette compagnie, comme au sujet d'autres, sans preuve à l'appui. Le capital de cette compagnie peut-être majoré, ou elle peut avoir émis des valeurs fictives, mais ce n'est pas l'affirmation d'un simple individu qui en établit la vérité.

M. GARLAND (Bow-River): L'honorable député est par trop sensible. Je n'ai même pas parlé de la *British Empire Steel Corporation.*

M. MARTELL: Que si; l'honorable député en a parlé.

M. GARLAND (Bow-River): Pas avant que l'honorable député en eût lui-même, fait mention.

M. MARTELL: Que mon honorable ami me permette: je vais prendre sa parole, mais je lui demanderai de m'indiquer une industrie en Nouvelle-Ecosse qui a des valeurs fictives. Il a parlé de la *British Empire Steel Corporation* et du ministre du Travail comme autorité. C'est ainsi que je l'ai compris.

M. GARLAND (Bow-River): C'est très bien, je n'ai jamais prétendu rien de tel au sujet de la *British Empire Steel Corporation,* mais si le règlement le permet, monsieur l'Orateur, je demanderais à mon honorable ami de dire à la Chambre si cette compagnie possède, oui ou non, des valeurs fictives?

M. MARTELL: Je n'en sais rien; mon honorable ami non plus.

M. GARLAND (Bow-River): Plaira-t-il à l'honorable monsieur de faire un pas de plus? J'ai répondu à sa question; je veux lui en poser une à mon tour. Affirme-t-il que la surcapitalisation est une chose inconnue dans l'industrie au Canada?

M. MARTELL: Je ne parle pas de cette question générale. Mais je soutiens qu'avant d'accuser une compagnie de payer de faibles salaires à ses employés à cause de son capital fictif, il faut pouvoir apporter à l'appui de cette assertion des preuves qu'on accepterait devant un tribunal.

M. GARLAND (Bow-River): Mon honorable ami se met en conflit avec son propre collègue, et, je présume, son supérieur politique, le ministre du Travail. En tout cas, c'est un fait que l'industrie au Canada, n'en déplaise à l'honorable député de Hants (M. Martell), extorque des profits illégitimes au moyen d'un capital fictif.

Le secrétaire d'Etat (M. Copp) veut des définitions à tout prix. Vraiment, je ne m'étais pas donné la peine de chercher la définition précise du capital fictif, tant la chose me paraissait parfaitement claire. L'idée que le peuple se fait d'actions majorées est celle qu'a indiquée l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen), et il ne devrait pas y avoir beaucoup de difficultés à ce sujet. Mais si nous passons à une autre autorité, nous constatons que le professeur Irving Fisher, de l'Université de Yale, s'exprime ainsi au sujet des valeurs fictives. Discutant certaines méthodes par lesquelles la valeur fictive du capital, des excédents et des profits distribués peut exagérer l'état réel d'une compagnie, il continue et signale une autre manière de produire ce résultat, à savoir l'émission d'actions au-dessous du pair, ou l'estimation des services, des brevets, etc., à un chiffre illégitimement élevé. Il ajoute:

Pour donner un exemple de surévaluation du capital ou de surcapitalisation, supposons qu'une compagnie fixe son capital à $200,000 et commence par émettre 1,000 coupons valant $100,000 au pair, mais les vend en fait que $60 l'action libérée. Voici un capital versé de $60,000, représenté par des coupons d'une valeur apparente de $100,000, ce qui laisse une marge de "mouillage" de $40,000. Supposons de plus qu'on donne une autre tranche d'actions de $100,000 à l'inventeur pour prix de son brevet, dont la valeur réelle est seulement de $10,000. Enfin, supposons qu'on émette $100,000 d'obligations au pair. La compagnie a donc reçu en espèces seulement $360,000. De cette somme, les actionnaires n'ont fourni que $60,000. Le brevet fourni aussi en retour de $100,000 d'actions et qui ne vaut qu'un dixième de cette somme, porte à $70,000 le total de ce qui est dû aux actionnaires. Mais le capital de la compagnie est de $200,000. Le teneur de livres sera donc obligé de gonfler l'actif de $130,000. Il peut procéder ainsi:

Actif	
Etablissement (coût $360,000)	$400,000
Brevet (valeur $10,000)	100,000
	$500,000
Passif	
Obligations	$300,000
Capital	200,000
	$500,000

Voici $90,000 du gonflement des valeurs attribués au brevet et le reste est inscrit en surestimation de l'établissement. On peut employer plusieurs autres méthodes de surcapitalisation. Une méthode courante, c'est de laisser l'établissement se détériorer.

On appelle cela parfois de la mauvaise administration.

On prétend parfois que la surcapitalisation n'est pas mauvaise, pourvu que tous les termes et conditions soient connus. C'est à peu près comme si l'on disait que le mensonge n'est pas un mal, pourvu que tout le monde le connaisse pour tel; car un faux bilan n'est qu'une forme de fausse déclaration et d'ordinaire, on fait une fausse déclaration dans l'intention de tromper. L'intention peut être, par exemple, d'induire en erreur les personnes qui songent à acheter des obligations en leur faisant croire que leurs prêts sont mieux garantis qu'ils ne le sont en réalité. Voici une raison pour laquelle les honnêtes gens évaluent trop bas leur actif...

Et ainsi de suite. Telle est monsieur l'Orateur, l'opinion savamment exprimée par le professeur Irving Fisher dans son livre *The Nature of Capital and Income*, aux pages 79 et 80. Je me hasarde à dire que voilà une forme de capital fictif dont le secrétaire d'Etat n'a pas eu connaissance; mais c'est un fait indubitable qu'au Canada comme dans les autres pays, la masse du public est contrainte de payer des dividendes sur des valeurs majorées, sans rien recevoir en échange.

Si vous voulez prendre le tableau dont mon honorable ami de Mackenzie (M. Campbell) a lu une partie, j'aimerais à le résumer. Il a mentionné plusieurs compagnies, y compris l'Amalgamated Asbestos Corporation, la Ames-Holden-McCready, Limited et la Canada Cement Company. Je prends la liste entière et la résume. Quatre-vingt-quatorze compagnies ont effectué diverses fusions, et leur nombre est tombé à dix-sept coalitions ou compagnies fusionnées. Avant le fusionnement, les 94 compagnies avaient une capitalisation de $63,788,500. Sur ce capital, elles payaient, je présume, des dividendes aux actionnaires, mais après la fusion, nous constatons que ces dix-sept compagnies ont un capital total de $266,650,000. L'accroissement du capital-actions des compagnies ci-dessus, autorisé en vertu de la loi des Compagnies, s'élève à $142,861,500, soit 324 p. 100 et ces compagnies comptent maintenant payer des dividendes sur cette somme. Cette situation ne se borne malheureusement pas au Canada.

Je dirai toutefois qu'un certain état de choses en ce pays tend à rendre la majoration du capital plus fréquente qu'ailleurs. Cet état de choses, c'est sans aucun doute le privilège spécial du tarif protecteur accordé aux compagnies ou corporation du genre de celles dont il est question dans ces fusionnements.

Par exemple, quand le droit est relevé à un tel point qu'il rend impossible toute concurrence raisonnable sur les marchés intérieurs, conférant pratiquement un monopole dans le pays à une industrie, cette industrie est en mesure de payer moins cher sa main-d'œuvre et de vendre plus cher à ses clients. Je donnerai, un conseil au ministre, puisqu'il en désire, espérant que ses fonctionnaires pourront faire mieux que le Gouvernement lui-même. Il y a un moyen de tourner la loi constitutionnelle pour agir sur la B. E. S. C., c'est d'arrêter les primes à la fabrication de l'acier tant qu'il restera du capital fictif dans cette compagnie.

M. MACLEAN (York-Sud): Pour le ciment aussi?

M. GARLAND (Bow-River): Pour le ciment aussi je propose de plus qu'on supprime le droit d'entrée sur tout produit exploité en Canada par des industriels qui font des bénéfices sur du capital fictif.

M. CAMPBELL: Et aussi les tarifs de faveur dont ils jouissent pour le transport de leurs marchandises sur les chemins de fer.

M. GARLAND (Bow-River): J'ai ici une suite de propositions que le secrétaire d'Etat ignore peut-être. Elles sont du professeur Albion Small, sociologue de talent américain, et ont été publiées dans le n° de janvier de l'*American Journal of Sociology*, édité par la *University of Chicago Press*". Les opinions du professeur Small sont à peu près les mêmes que celles exprimées par M. Hobhouse, économiste anglais.

(1) Les actionnaires ne doivent pas recevoir de dividende calculé à un taux supérieur à celui qui suffirait pour encourager le placement de capitaux dans des industries nouvelles dont le besoin se fait sentir.

(2) Les actionnaires devraient être empêchés de se dérober à l'obligation de limiter leurs dividendes en recourant à l'expédient de s'attribuer une rémunération pour des services souvent imaginaires.

(3) On devrait encourager la distribution de dividendes basés sur les émoluments et les salaires et prenant la forme d'une prime calculée au *prorata*, afin d'activer le rendement industriel.

(4) Les bénéfices nets dépassant les dividendes et les primes autorisés sur les émoluments et salaires devraient être divisés dans une proportion que l'expérience apprendra à déterminer, entre les employés et l'Etat.

(5) La part de l'Etat dans ces bénéfices ne devra pas servir aux dépenses de l'administration, mais sera versé entre les mains d'un mandataire, quelque chose comme la banque de réserve fédérale, pour être mise à la disposition, sous forme de prêt, d'industries utiles, non à des intérêts privés mais à l'intérêt public.

Je ne dis pas que j'épouse toutes les idées du savant professeur, mais je les signale au ministre pour qu'il en fasse son profit.

L'hon. M. ROBB: L'honorable membre est-il d'avis que le fisc fédéral prélève déjà assez sur les compagnies en taxes du revenu et autres?

M. GARLAND (Bow-River): Il est difficile de répondre à une question aussi extraordinaire. D'après moi l'Etat ne demande pas assez par l'impôt du revenu aux compagnies et même aux particuliers. Je voudrais que la gradation des impôts fût plus accentuée et qu'on supprime toute contribution indirecte.

En terminant, j'émets l'espoir que l'auteur du projet de résolution fera en sorte de provoquer un scrutin de la Chambre. Je le désire, parce qu'on devrait donner aux membres de la droite l'occasion de faire connaître leur véritable sentiment sur ce sujet. Il me déplaît de les entendre déblatérer contre le mouillage des actions financières et chercher ensuite à se dérober au devoir d'appuyer leurs dénonciations par un vote. Je mentionnerai l'honorable député de l'Islet (M. Fafard) qui disait l'année dernière (page 1714 du Compte rendu):

Quand l'industrie s'apitoie sur le salaire peu élevé des ouvriers, pour justifier une demande de protection plus forte, elle manque de sincérité; car lorsque certaines compagnies réalisaient, durant la guerre, des profits de 25, 50 et même 100 p. 100, les industriels n'ont pas augmenté le salaire de l'ouvrier, mais ils ont été jusqu'à quadrupler leur capital en "capital mouillé", pour ne pas montrer un dividende trop élevé.

Je suis bien certain que l'honorable député de l'Islet sera heureux de voter la résolution en discussion. Je mentionnerai encore l'éloquent député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain). Son discours occupe deux pages des Débats de l'année dernière dans lequel il condamne la pratique de fusionner des compagnies afin de majorer les capitaux engagés. Il cite longuement (page 1886 du hansard) le *Montreal Financial Times*, en date du 11 avril 1924, pour montrer avec quel sansgêne les trusts commerciaux publient leurs bénéfices dans les colonnes des papiers publics. Ajouterai-je le nom du député de Colchester (M. Putnam), un de ceux qui se sont prononcés avec le plus d'énergie? Il disait:

Si les dividendes sont doublés grâce à la protection, les industriels auront recours au moyen si connu du mouillage afin de cacher aux yeux du consommateur à quel point il est exploité.

Je remarque que mon honorable ami de Hants (M. Martell), s'est esquivé. Je me demande si c'est parce que la question l'ennuie ou parce qu'il constate qu'un trop grand

nombre de ses collègues de la droite verraient d'un bon œil la disparition des capitaux fictifs? Eh quoi! Je constate que le ministre de la Justice (M. Lapointe) lui-même a pris la parole sur la question. Il n'attaque pas le système en termes formels; il dénonce toutefois les mandarins du capital fictif; le ministre entend sans doute désigner par ce terme quelque chose de très féroce, une sorte de croquemitaine habitant les forêts, mais qu'il ne voit jamais lorsqu'il aurait l'occasion de faire incursion dans son domaine. J'espère donc en toute sincérité que l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) donner à l'honorable ministre de la Justice et à tous ses collègues l'occasion de se prononcer sur cette question.

M. IRVINE: L'honorable député dit que la question devrait être mise aux voix afin que le Gouvernement se prononce une fois pour toutes. Ne croit-il pas que le moyen le plus facile de tourner la difficulté pour le Gouvernement, serait d'accepter la résolution et de la jeter au panier demain?

M. GARLAND (Bow-River): Je prévois ce danger au cas où le Gouvernement accepterait la résolution; cependant, j'accepterai la parole du secrétaire d'Etat qu'il accepte la résolution pour en faire le point de départ d'une loi. Je suis prêt à attendre car j'ai toujours été raisonnable.

M. SPENCER: Monsieur l'Orateur, l'exposé du Secrétaire d'Etat (M. Copp) m'a certes fort intéressé. Etant donné le fait que son département a mûrement étudié la question, j'ai la conviction que le cabinet appuiera à l'unanimité la résolution telle quelle. En prononçant son discours, il pensait peut-être à l'article du discours du trône qui fait allusion à l'énorme argumentation du coût de l'existence et à la nécessité de faire quelque chose pour l'abaisser. Pour moi, le Gouvernement ne saurait adopter une mesure plus efficace que le contrôle strict de l'émission des valeurs. Cette réforme serait la mesure la plus efficace pour faire baisser le coût de l'existence. Quant à la centralisation des industries, nous devons admettre que c'est là l'une des lois naturelles inhérentes au développement de la civilisation; cependant, rien ne nous défend de réglementer ces industries à ce sujet. Comme plusieurs honorables députés l'ont déjà dit, la majoration des capitaux est la cause de bien des maux, entre autres la cherté de la vie et la diminution de la puissance d'achat des masses populaires. Voilà l'une des causes du grand malaise ouvrier et du chômage dont nous ressentons tous les tristes effets. Les honorables députés de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) et de Bow-River (M. Garland) l'ont fait observer tout à l'heure, il n'y a pas le moindre doute que cet abus est à la base des difficultés qui ont éclaté dernièrement en Nouvelle-Ecosse au sujet de la British Empire Steel Corporation. Cette question de la majoration du capital concerne toutes les industries, tous les genres de commerce et toutes les sphères de notre vie nationale. Est-il surprenant, après cela, qu'une convention de l'Alberta ait adopté la résolution suivante:

> Considérant que le système de majoration de capital est en grande partie responsable de la cherté de la vie:
>
> Il est résolu, en conséquence, qu'une loi soit inscrite dans nos statuts pour défendre cette pratique.

La résolution ci-dessus fut adoptée par la convention annuelle des fermiers-unis de l'Alberta tenue à Glengary,—le 20 janvier 1925. J'ai en main, un livre très intéressant intitulé: "Wake up, Canada" dû à la plume de M. C. W. Petersen. Or, à la page 244 de son travail, voilà ce qu'il dit touchant cette question:

> Il est également à propos de se rappeler, comme nous l'avons établi un peu plus haut, que le gros des actions ordinaires et, dans certains cas, tout ce capital pour ainsi dire représente simplement des allocations aux promoteurs et des gratifications aux acheteurs des actions privilégiées ou obligations de la compagnie. Dans nombre de cas, il s'agit donc d'un vrai pillage, et le consommateur est appelé à fournir les dividendes.

Dans le chapitre intitulé: "Le pillage du Canada," je relève un tableau faisant voir les recettes disponibles pour le paiement d'un dividende sur les actions ordinaires,—après déduction de l'intérêt sur les obligations et des dividendes sur les actions privilégiées,—de 20 différentes entreprises industrielles au Canada. Je citerai ces chiffres pour l'information de mes honorables amis:

Nom de la compagnie	Actions ordinaires en circulation
Canada Car and Foundry Company	$ 4,963,000
Canada Cement Company	13,500,000
Canadian Cotton Limited	2,715,000
Canadian General Electric	8,000,000
Canada Locomotive Company	2,000,000
Dominion Bridge Company	6,500,000
Dominion Canners, Limited	2,794,000
Dominion Steel Company	37,098,000
Dominion Textile Company	5,000,000
Laurentide Company	9,600,000
Lake of the Woods Milling Company	2,100,000
Maple Leaf Milling Company	2,500,000
Nova Scotia Steel and Coal	15,000,000
Ogilvie Flour Mills Company	2,500,000
Penmans Limited	2,150,000
Price Brothers and Company	5,000,000
Riordon Pulp and Paper	4,500,000
Shirwin-William Company of Canada	4,000,000
Steel Company of Canada	11,500,000
Woods Manufacturing Company Limited	1,718,000

Je m'étais proposé de citer beaucoup plus de chiffres, mais le sujet a été si amplement traité par les honorables députés qui m'ont précédé que je n'occuperai pas plus longtemps l'attention de la Chambre. Toutefois, j'attends avec intérêt une déclaration de la politique ministérielle à cet égard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Apparemment, le cabinet nous a confié tout ce qu'il avait à dire à ce sujet. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) a un sourire de dérision quand il songe aux explications fournies par le Gouvernement.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre la discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors c'est tout aussi bien, en ce qui concerne les renseignements fournis par les ministériels. J'ai certaines opinions à ce sujet. Je ne suis pas d'accord avec toutes celles qui ont été données jusqu'à présent, mais je les ferai connaître au cas où quelques-uns leur trouveraient un certain poids. L'honorable député de Bow-River (M. Garland) a débuté en manifestant une profonde sympathie pour les membres du Gouvernement, parce qu'ils ont été forcés de garder le silence sur une question au sujet de laquelle ils ont montré tout dernièrement un enthousiasme délirant. Mais mes sympathies sont acquises à mes collègues de gauche, vu que leurs espérances touchant de sérieuses réformes au sujet de cette question de valeurs fictives, comme de beaucoup d'autres, se sont évanouies. Naturellement, je les félicite du calme et du bon esprit avec lesquels ils acceptent cette situation. Je parle de la plupart, car quelques-uns sont mécontents. Il en est cependant qui désirent plus n'avoir aucune opposition de la part des libéraux aux prochaines élections que de travailler aux réformes qu'ils ont eu à cœur si longtemps.

M. FORKE: Quel rapport y a-t-il entre cela et les capitaux majorés?

Le très hon. M. MEIGHEN: La question des valeurs fictives a touché de près ce sujet il y a quelques années, mais les valeurs fictives sont affaire de peu d'importance comparées aux valeurs non diluées qu'on a dénoncées dans cette Chambre. Nous nous rappelons tous non seulement le discours mentionné par l'honorable député de Bow-River (M. Garland) mais ceux des membres du Gouvernement actuel eux-mêmes—oui, je me souviens parfaitement des vives attaques du ministre de la Justice (M. Lapointe). Vaillante lame, il guettait les gros capitalistes et les trafiquants d'actions majorées; il n'était surpassé que par le premier ministre lui-même. Mais nombreuses étaient les cohortes et la Chambre était remplie des échos éveillés par la condamnation des scandaleuses émissions d'actions qui sortaient du secrétariat d'Etat et l'oppression du peuple ployant sous le fardeau de la surcapitalisation.

Le sujet est maintenant abordé par un honorable député qui siège à ma gauche et qui n'a pas oublié ses anciennes professions. Mon honorable ami a fait un tableau des maux dont souffre le peuple et il présente une résolution fort modérée tendant à quelque sorte de soulagement, dans l'espérance sans doute que cette résolution sera approuvée par le ministère. Il exhorte les membres du conseil à faire tout leur possible pour améliorer la situation. Le secrétaire d'Etat (l'hon. M. Copp) répond au nom du Gouvernement et je puis donner, je crois, un sommaire de sa réplique. Il reconnaît que c'est une question très importante. Il est heureux qu'elle ait été soumise à la Chambre par l'honorable député du groupe progressiste. Il explique qu'elle lui a causé un vif ennui de même qu'à ses fonctionnaires. Elle a occupé leurs pensées jour et nuit. Elle comporte plusieurs aspects. En réalité, il y a plusieurs sortes d'actions fictives. Certaines, dit-il, sont versées en paiement d'achalandages ou de quelque autre transaction, de sorte qu'il y a toute une variété de formes de majoration qui compliquent la situation et, partant, augmentent les difficultés de l'administration. Le ministre, toutefois, termine en s'engageant sérieusement à placer devant les fonctionnaires de son département cette résolution de l'honorable député. C'est ainsi qu'est montré l'intérêt que prend le ministère à cette question d'actions fictives. La seule suggestion faite par le ministre est de promettre cet honneur à la résolution de l'honorable député, c'est-à-dire de lui trouver un sépulcre à l'écart.

J'ai dit au début de mes observations que je n'abondais pas tout à fait dans le sens des progressistes à cet égard. Je ne pense pas que tout ce qu'ils attribuent aux actions fictives leur soit imputable directement ou logiquement. Je ne suis pas en faveur de l'émission d'actions majorées parce qu'elles sont essentiellement de fausses représentations. Tous le savent, il n'y a qu'une sorte d'actions fictives. Cela veut dire simplement des actions émises pour rien. Voilà tout. Ce ne sont pas des actions fictives émises pour une somme représentant la valeur de la clientèle assurée, mais pour une somme qui excède la valeur de cette clientèle. En un mot, toutes ces actions ne s'appuient sur rien et le public est prié de les accepter à leur valeur nominale.

Avant d'exposer plus amplement mes objections à l'émission de valeurs fictives qu'on me permette de commenter une ou deux allégations des honorables représentants à ma gauche. Ils semblent croire que la possession d'actions diluées comporte un droit imprescriptible à la protection douanière. Je suis convaincu du contraire. D'après moi, la possession d'actions fictives ne confère pas l'ombre d'un droit à la protection du tarif. La protection douanière ne repose pas sur le besoin de payer des dividendes sur du capital-actions. La protection du tarif repose sur le besoin de développer le pays et rien de plus. Lorsque les honorables députés s'écrient à la légère "C'est au public qu'on s'adresse pour solder la note", je demande: "Qui s'adresse au public?" Aucun gouvernement n'a le droit de le faire et je ne vois pas bien ce qu'il y a, à part le Gouvernement. On n'exige pas du public le paiement de cinq sous sur les actions diluées, voire même sur nulles autres actions. Le public est absolument libre de payer ou de ne pas payer, comme il veut. Mais, prétendent les honorables députés, une compagnie arrrive à accaparer toute une industrie; et ils citent l'exemple de la "Canada Cement Company". Je ne dis pas que la "Canada Cement Company" détient un monopole; mais si une compagnie en arrive là elle ne le fait pas à force d'émettre des actions fictives. Sa situation serait la même si elle n'émettait que des actions réellement appuyées de son actif.

M. CAMPBELL: Le point que j'ai fait ressortir, c'est que la compagnie, par l'absorption des entreprises rivales, se met en mesure de relever les prix.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. Mais si la chose arrive ce pouvoir injuste provient de l'absorption et non pas de l'émission d'actions diluées. Si, lors de la fusion la "Canada Cement Company" avait émis des actions à concurrence seulement de l'exacte moitié de la valeur de l'actif qui y fut versé elle n'en aurait pas moins absorbé les autres compagnies et son marché canadien serait tout aussi étendu.

M. CAMPBELL: Le capital fictif est un résultat, et non une cause, du merger.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le capital fictif n'est qu'un incident et n'a aucune relation au pouvoir de la compagnie après la fusion.

M. WOODSWORTH: N'est-il pas vrai que les compagnies refusent d'augmenter les salaires sous prétexte qu'il lui faut payer des dividendes et que ces dividendes sont tablés sur le capital fictif?

[Le très hon. M. Meighen.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Telles que je les connais les compagnies payeront toujours les salaires les moins élevés possibles que leur capital soit ou non fictif; il en est de même de tout le monde. Elles payent les salaires qu'elles sont forcées de payer, d'abord par le cours du marché de la main-d'œuvre et ensuite pour contenter à peu près leurs employés propres. Aucune compagnie ne peut, en droit, prétexter ses actions majorées. Selon moi pas un salarié n'est assez ignorant pour se laisser jeter de la poudre aux yeux par une compagnie qui motive son refus d'augmenter les salaires par le besoin de payer des dividendes sur des actions diluées.

M. WOODSWORTH: Certains conseils de conciliation sont si ignorants qu'ils en tiennent compte dans leurs décisions.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il se trouve un conseil de conciliation de la sorte il devrait se démettre. Je ne peux concevoir pareille ignorance chez un conseil de conciliation. En un mot la possession d'actions fictives ne confère aucun droit à une compagnie, pas même un droit apparent, plausible, en ce qui touche aux salaires, au tarif, ou à rien autre. Il est dit aussi que l'émission de gros blocs d'actions majorées trompe le public. J'en conviens parfaitement. Il est certainement vrai que lorsqu'on attribue à un certificat une valeur nominale qu'il n'a pas en réalité on trompe, ou du moins on aide à tromper, celui qui se propose d'acheter ces actions. Voilà, selon moi, la grande objection contre l'émission d'actions qu'on peut le moindrement qualifier de majorées ou de diluées.

Je reconnais qu'en Canada surtout, puisque nous sommes une confédération, nombre d'obstacles nous empêchent de porter remède à la situation. Les provinces aussi bien que le Gouvernement central, ont le droit de constituer des compagnies en corporation. Le fédéral, dès qu'il a autorisé la constitution d'une compagnie, jouit d'une certaine compétence relativement à la réglementation de sa capitalisation, sous tous ses aspects, et de la vente des actions tablées sur cette capitalisation. Il n'a aucune compétence du genre en ce qui concerne les compagnies qui détiennent leur charte d'un gouvernement provincial. La plupart des compagnies nommées par les honorables députés à ma gauche tiennent leur constitution du Gouvernement fédéral; la Canada Cement Company, la cie Ames-Holden, je crois. Le Gouvernement fédéral n'a pas autorisé la formation de la British Empire Steel Co.; ce privilège a été réservé à la province de la Nouvelle-Ecosse; mais la plupart des compagnies qui font l'objet des plaintes de mes honorables amis détiennent leur charte

des autorités d'Ottawa et quelle que soit la responsabilité conséquente à la surcapitalisation elle incombe inéluctablement au gouvernement qui leur a accordé une constitution. Mais si je me rappelle bien, les compagnies mentionnées par les honorables députés qui sont à ma gauche, ont toutes été constituées soit sous le Gouvernement actuel, soit antérieurement à 1911. Il est certain que tous ces syndicats dont on entend tant parler et qui ont pressuré le public, ont tous été créés, il y a quelques années seulement, sous l'autorité et les auspices de nos honorables collègues d'en face ou du gouvernement libéral précédent.

M. GOULD: Le très honorable leader de l'opposition voudrait-il nous dire pourquoi le Gouvernement fédéral a refusé l'acte de constitution de la compagnie Besco?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable collègue qui est à ma gauche (sir Henry Drayton) serait mieux en état de le dire que moi. Néanmoins, je répondrai franchement: La demande a été faite; elle est restée plusieurs semaines au département des Finances et elle a été finalement rejetée parce que le département a considéré que le capital était trop élevé. La compagnie a retiré elle-même sa demande et comme le refus n'avait pas été signifié par écrit, une nouvelle demande a été adressée au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse qui l'a acceptée.

J'allais parler des compagnies qu'on a mentionnées. Je répète que leur constitution, indépendamment du capital, ne leur donnait droit à aucune protection douanière. En un mot, le droit à la protection douanière ne repose pas du tout sur les nécessités d'une société quelconque; ce n'est pas un droit individuel. C'est une politique et la seule question que doit se poser le Gouvernement ou le Parlement, c'est de savoir si c'est avantageux pour la nation et non pas si telle société ou tel particulier a besoin de cette protection.

On a souvent parlé du capital fictif de la Canada Cement Company. Je ne pense pas qu'on puisse le contester. Cependant, je n'en suis pas responsable pas plus qu'aucun de mes amis politiques. Cette compagnie est en grande partie maîtresse du marché canadien aujourd'hui; je suppose qu'il n'y a pas une autre société qui ait un plus grand marché exclusivement à elle. Les honorables députés qui sont à ma gauche et aussi les députés ministériels se plaignaient de cet état de choses; ils menaçaient de laisser entrer en franchise le produit que fabrique cette compagnie lorsqu'ils arriveraient au pouvoir. Or, je dirai confidentiellement aux député progressistes que je ne pourrais pas réussir à persuader nos honorables collègues du parti ministériel de modifier les droits sur le ciment. Mais je ne veux pas que l'on interprète mes paroles comme voulant dire que d'après moi le Canada souffre aujourd'hui de ces droits sur le ciment. Je ne le crois pas. Le ciment se vend aujourd'hui à meilleur marché au Canada qu'aux Etats-Unis, ou chez n'importe quel autre concurrent. Voilà ce que je crois. Je sais qu'il y a du capital fictif, mais je ne pense pas que ce soit le public du Canada qui en souffre. Je suppose qu'il y a des gens à qui cela fait du tort, mais je répète que ce ne sont pas les Canadiens. Je fais cette déclaration parce que je ne veux pas avoir l'air de défendre cette compagnie; je n'ai pas besoin de la défendre. Comme je l'ai dit déjà, j'aurais beau plaider avec éloquence, cela n'aurait aucun effet sur le parti ministériel, dans la circonstance.

Il s'agit donc de savoir ce qu'il convient de faire en face des difficultés inhérentes à notre régime fédératif que j'ai mentionnées. Nous ne pouvons empêcher les compagnies de se constituer en vertu de l'autorité provinciale. Si nous faisions des restrictions dans les actes de constitution qu'on obtient de l'autorité fédérale, de telle sorte que les compagnies aient moins de droits que si elles étaient constituées par l'autorité provinciale, il est probable qu'elles s'adresseraient plus souvent aux provinces qu'au Gouvernement fédéral. On ne peut agir qu'en collaboration avec les provinces. Même comme cela, il faudrait veiller à ce que les restrictions n'eussent pour résultat de donner aux sociétés étrangères, exploitant sous permis au Canada, un avantage sur les sociétés canadiennes. J'ai toujours pensé et, sous réserve de plus amples renseignements, je pense encore qu'il n'y a aucune raison pour que les titres aient une valeur spécifiée. Je ne vois pas pourquoi l'Etat doit certifier une valeur déterminée à être attribuée à tel ou tel titre. Il y a quelques années, deux ans, je crois, avant le changement de ministère, nous avions présenté et fait adopter un amendement à la loi sur les compagnies autorisant l'émission d'actions sans valeur spécifique. Beaucoup de compagnies ont été constituées de cette façon; leurs actions n'ont aucune valeur spécifiée et par conséquent personne ne peut être trompé. Mais naturellement la compagnie se réserve quand même le droit d'avoir des actions pour lesquelles elle peut fixer une valeur déterminée si nécessaire. J'imagine que la plupart des requérants demandent encore qu'on autorise l'émission d'actions d'une valeur au pair spécifiée et si nous allions limiter l'octroi de chartes aux compagnies qui n'émettent que des actions sans valeur au pair, on verrait probablement grandir le nombre des chartes provinciales et diminuer celui des chartes fédérales, à moins que les provinces

n'agissent comme nous. Mais si les provinces veulent faire comme nous et adoptent la coutume de n'accorder des chartes que dans les cas où les actions ne portent aucune valeur nominale, il me semble que la situation s'améliorerait. Aucun acheteur d'actions ne saurait être déçu par ce que le Gouvernement pourrait faire. Il pourrait se laisser tromper par la séduction des agents; il pourrait être leurré par des représentations fausses de la part des compagnies, mais le Parlement serait du moins certain qu'il ne serait pas induit en erreur, par une valeur nominale imprimée sur un certificat d'actions, avec l'autorisation du Gouvernement agissant sous le régime d'une loi. Ce serait, il me semble, une bonne réforme. On ne m'a jamais donné de raison convaincante pour expliquer comment on demande à l'Etat de fixer une valeur au pair pour un certificat d'actions. Et, à mon sens, sela s'applique aux actions privilégiées comme aux actions ordinaires. En ce qui touche tout ce qui représente l'intérêt des propriétaires, pourquoi demander à l'Etat de décider de la valeur d'un certificat?

Reste encore le problème de surveiller la vente des actions, même si elles sont émises sans valeur fixe. Le Parlement fédéral seul en est incapable. Il peut surveiller la première vente d'actions de compagnies possédant des chartes fédérales, c'est-à-dire la vente par la compagnie elle-même. Mais nous ne saurions surveiller la vente par ceux qui achètent des compagnies, sous quelque forme que ce soit. De la même manière, les provinces peuvent surveiller la première vente des actions émises par les compagnies provinciales, mais non pas les ventes subséquentes une fois que le capital-actions n'est plus entre les mains de la compagnie elle-même. Les différentes provinces ont cherché à exercer cette surveillance; le Manitoba venant en tête, sous le gouvernement Roblin. La loi *Blue sky* que ce gouvernement a fait adopter par la législature est, à mon sens, des plus efficaces. A l'époque de la fièvre spéculative sur le gaz et le pétrole, il y a treize ans, elle a économisé des centaines de mille dollars aux acheteurs confiants. J'ignore si elle est ou non encore en vigueur et jusqu'à l'interprétation du solliciteur général j'ai eu l'impression qu'on l'avait laissé disparaître.

L'hon. M. McMURRAY: L'ancien gouvernement du Manitoba a été défait par un vote sur la question de trouver des fonds pour payer la commission des utilités publiques et le gouvernement actuel de la province a mis la loi de côté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, je ne pensais pas qu'elle fut en vigueur quand on a mis en vente les actions de la compagnie L. R. Steel.

[Le très hon. M. Meighen.]

M. FORKE: Le solliciteur général ne fait-il pas erreur en disant que la loi a été entièrement mise de côté?

L'hon. M. McMURRAY: C'est ce que je crois savoir; le gouvernement actuel l'a mise de côté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas que mes honorables amis de l'extrême gauche se sentent embarrassés parce qu'ils n'accomplissent pas, quand ils sont au pouvoir, ce qu'ils désirent avec tant d'enthousiasme quand ils sont dans l'opposition.

M. FORKE: Je me figurais que la loi était mise en vigueur par le commissaire municipal, l'honorable M. McLeod. Naturellement, si le solliciteur général est d'avis que je fais erreur...

L'hon. M. McMURRAY: La loi a été laissée en suspens depuis un an et demi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pendant longtemps on ne l'a pas appliquée. Il me semble que ce que j'ai dit au sujet de son utilité sous ce rapport n'est pas très grand. Il me semble qu'on devrait encourager autant que possible et il est probable qu'on puisse imposer des restrictions légales à cette fin—il me semble, dis-je, qu'on devrait encourager autant que possible l'émission de capital-actions ne portant pas de valeur au pair et que nous devrions nous efforcer d'avoir la coopération des provinces pour qu'elles adoptent une semblable ligne de conduite. Si toutes le faisaient, on ne pourrait pas tromper avec l'approbation fédérale ou provinciale et, en même temps, les pouvoirs des compagnies ne seraient pas amoindris et elles ne seraient pas en état d'infériorité vis-à-vis des compagnies étrangères ayant un permis fédéral. Permettez-moi d'affirmer que cette réforme peut s'effectuer. Je ne m'oppose nullement à la résolution. J'ai pris la parole surtout pour déclarer ma conviction que l'étendue de cette réforme n'est pas à moitié aussi grande que la masse du peuple se l'imagine. L'étendue du mal n'est pas du tout ce que nous ont représenté certains des députés qui ont pris part au débat. Il me semble, monsieur l'Orateur, que nous avons aujourd'hui bien plus de capitaux fictifs que nous en avions il y a quelques années. Ce qui n'est aujourd'hui que de la majoration peut être représenté par une valeur après quelques années et ce qui aujourd'hui représente une valeur peut aussi, au bout de quelques années, n'être qu'un capital fictif. La majoration ne se pratique donc pas seulement au moment de la constitution; elle découle des événements, de l'administration, de la politique générale. Des actions de milliers de compagnies, émises au pair, acquittées en plein ne

représentent plus rien aujourd'hui: elles sont purement fictives, si fictives qu'on n'y pense plus. Il importe beaucoup plus que ce Parlement suive une politique qui rende fructueuses les opérations de ces sociétés et conséquemment donnerait quelque valeur à leurs actions. Il vaut beaucoup mieux nous appliquer à cela que nous lamenter sur des maux en grande partie imaginaires et auxquels, en tout cas, nous ne pouvons présentement remédier que dans une faible mesure.

M. MACLEAN (York-Sud): Je partage absolument l'opinion exprimée par le très honorable député (le très hon. M. Meighen) relativement à cette résolution. J'irai un peu plus loin cependant et je dirai au Gouvernement, particulièrement au ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) que le bon moyen d'atteindre le mal est dans l'application de l'impôt du revenu, qui continuera longtemps d'exister. Si une société abuse du public, peu importe jusqu'à quel point elle a majoré ses valeurs, ses biens et son commerce devraient être examinés à fond et l'impôt augmenté dans le cas où l'abus proviendrait de la majoration du capital. En d'autres termes, rendons l'impôt sur le revenu plus élastique. Le capital-actions de la société des wagons Pullman est très élevé maintenant. L'on se rend compte qu'elle exige trop pour son service et la moitié de ses profits revient aux compagnies de chemins de fer. Je suis certain que le National-Canadien retire un gros revenu de l'ancien contrat du Grand-Tronc avec la compagnie Pullman. La *Standard Oil Coy* est une autre société surcapitalisée; elle restitue au public une partie de ses bénéfices sous forme de dons énormes que la famille Rockfeller attribue à différentes institutions d'intérêt général. Mais la plus grande majoration de l'histoire est en train de se faire aux Etats-Unis, où se poursuit la fusion des sociétés de télégraphe, de téléphone, de sans fils, de télégraphie sous marine qui sera lancée sur le marché d'un jour à l'autre. Il doit être possible d'atteindre ces sociétés et je ne vois pas d'autre moyen que de vérifier l'état de leurs affaires puis de taxer leurs immenses profits. Comme l'a dit le chef de l'opposition, nombre de sociétés ne valent rien actuellement et il n'y a pas de raison pour continuer de taxer le peuple, même si Max Aitken a été nommé à la chambre des lords pour avoir placé quantité de valeurs fictives en Canada. Voilà l'exemple offert à la jeunesse canadienne: Soyez un Max Aitken et vous deviendrez lord d'Angleterre.

Vous ne pouvez pas punir ceux qui financent ces coalitions, mais vous pouvez les obliger à partager leurs profits excessifs avec le public. Le ministre intérimaire des Finances cherche des revenus additionnels; lui et le secrétaire d'Etat suivront peut-être mon conseil. Qu'ils mettent un bon "chat" à découvrir comment l'on peut taxer les profits excessifs. Je dirai comment l'on s'y prend dans la province d'Ontario. Quand on présente l'estimation des biens d'une succession si le "chat" du département du procureur général croit qu'elle n'est pas assez élevée, il se rend compte et s'assure qu'une juste part de la succession revienne à la province sous forme de droits plus élevés. Le ministre intérimaire des Finances qui a très grand besoin d'argent devrait faire de même. Ce n'est pas aux simples députés, mais au Gouvernement, à appliquer le remède. J'espère que l'on ne dira pas comme le secrétaire d'Etat: "Proposez quelque chose et nous y donnerons suite", mais que le Gouvernement comprendra qu'il lui appartient de trouver le moyen de protéger le bailleur de fonds. La seule méthode effective que je connaisse est de généraliser le principe de l'émission sans valeur nominale. Que les affaires de ces sociétés soient examinées tous les ans afin de déterminer exactement leur tarif et leur revenu sans tenir compte de la majoration de leur capital. Elles n'ont pas le droit de prétendre que l'intérêt sur des actions fictives doit avoir priorité sur l'impôt. Là n'est pas la question. C'est le revenu de la société qui doit être taxé. Le seul moyen de résoudre la difficulté, surtout lorsque le revenu d'une société se calcule sur le capital d'une coalition ou des actions fictives, est de s'enquérir chaque année des affaires de la société, car les obliger à présenter un état annuel c'est leur inspirer la crainte salutaire. Le ministre de la Justice votera tout à l'heure: Je lui dirai d'installer un "chat" dans son ministère et nous découvrirons ce qui en est. Voilà la seule manière de faire disparaître ce préjudice, — car c'en est un, — de la majoration des capitaux, qui fait plus de victimes que toute autre chose, en Canada. Comme le très honorable député (le très hon. M. Meighen) l'a dit, les provinces et le Dominion doivent s'entendre sur cette question; il nous faut une politique commune. Mais même cela ne produira pas des résultats aussi efficaces que la méthode que je préconise. Si vous découvrez qu'une compagnie encaisse des profits exorbitants, vous devez lui laisser savoir qu'elle n'a plus droit à la protection que lui offre le tarif ou à la protection qui lui permet de payer des dividendes sur des actions majorées avant que le public ait été protégé.

M. EVANS: Monsieur l'Orateur, je ne croyais pas qu'il existât deux opinions sur ce qui constitue des actions majorées. A mon

sens, toute l'affaire présente un aspect moral aussi bien qu'un aspect économique. Il est certain que dans le passé, les compagnies et les promoteurs ont capitalisé les bénéfices que leur ont accordés les politiciens de gouvernement fédéral et des législatures provinciales, sous formes de tarif, boni, primes, subventions, exemptions d'impôts, octrois de terrains et le reste. La majoration des actions est réellement d'invention américaine, et je crois que la pratique a atteint son maximum sous l'administration Laurier, il y a quelques années. A mon sens, cette pratique constitue une obtention frauduleuse des deniers du public. Les représentants du peuple, par conséquent, sont entièrement responsables. Réellement, cela équivaut à la vente des droits du peuple, à l'octroi à certains promoteurs du droit de tirer l'argent du gousset du consommateur et du travailleur de ce pays. Dans un discours prononcé dans cette Chambre le 22 mars 1892, sir Richard Cartwright disait:

> Aux conférences du Salon Rouge, des milliers de dollars passaient aux mains de ceux qui organisaient le vol en faveur de la caisse électorale.

Je suis persuadé que la corruption fait partie de la politique nationale même; que la politique nationale tend à corrompre les politiciens. Même, monsieur, le *Labour Herald* de Glace-Bay, (Nouvelle-Ecosse) le 6 décembre 1924, s'exprimait comme suit relativement à la British Empire Steel Corporation:

> Juste avant la prorogation de la législature, M. Joe Steel, M.P.P., posa plusieurs questions relativement aux achats de charbon du gouvernement pour les édifices publics. Nous donnons plus bas la réponse qu'il obtint. Examinez les prix payés aux différentes compagnies. Remarquez Inverness; Inverness, en banqueroute, reçoit $4.60 la tonne pour son charbon, tandis que la British Empire Steel Corporation, pour du charbon de même qualité et même, sous certains rapports, de qualité inférieure, reçoit $11.75. Pourquoi cette différence de $7.15? Il n'existe qu'une seule réponse: La British Empire Steel Corporation achète les gouvernements et les politiciens sont à vendre. Aucun politicien ne s'adressera à la Inverness en banqueroute pour en obtenir les fonds nécessaires à son élection ou ses autres dépenses. Mais Besco peut le faire et l'a fait à Terre-Neuve. Et où Besco prend-il l'argent pour corrompre les politiciens? Il le tire du public avec le consentement des politiciens.

Le Canada est aujourd'hui au premier rang comme pays aux mains des capitalistes. Voici un extrait d'un article de rédaction tiré de l'*Ottawa Citizen* du 29 juin 1924:

> On a souvent mentionné la création de millionnaires, et récemment on a beaucoup parlé de la multiplication des fortunes à la suite de fusionnement de corporations. La formation de cette seule corporation de l'acier est un exemple typique de la méthode courante de "faire" fortune.
>
> Les déclarations autorisées de la corporation expose les faits. Le projet d'état financier publié sous la signature du président expose le fait que le passif de la compagnie sous forme d'obligations et de débentures, représentant la valeur intrinsèque des propriétés, s'élève à la somme de $31,102,000, à laquelle il faut ajouter des paiements différés additionnels de $1,484,000. Outre ces montants, on a souscrit de plus des valeurs au montant de $101,750,000 et, d'après les témoignages, sous ce rapport, cette somme semble représenter uniquement une distribution de boni aux porteurs d'obligations et aux promoteurs de la coalition. Une simple inscription au livre, balance cette somme énorme d'obligations de plus de 100 millions de dollars, comme dans le cas de la compagnie britannique.
>
> Au côté actif du bilan on a porté la valeur des "terrains, constructions, usine, machinerie, propriétés minières, et outillage" à cent trente millions de dollars, simplement en ajoutant à la somme de 31 millions représentant la dette en obligations, les 101 millions d'actions ordinaires et privilégiées. Des données tirées de Poor and Moody's Manual Consolidated de 1922 indiquent que cet exposé de faits est exact. Les anciennes émissions des coalitions s'élevaient à 63 millions d'actions ordinaires et à 19 millions d'actions privilégiées. La coalition convertit le tout en 64 millions d'actions ordinaires et en 77 millions d'actions privilégiées, ajoutant ainsi au capital déjà majoré la somme de 19 millions représentant une nouvelle majoration.

Ainsi, il n'existe aucun doute aujourd'hui que la British Empire Steel Corporation—et je dis ceci en réponse à l'honorable représentant de Hants (M. Martell)—pressure ses employés afin de pouvoir payer un dividende sur ce capital majoré.

De plus, la Dominion Canners Limited nous fournit peut-être un bon exemple de la méthode de majoration du capital dans le but de truquer le consommateur canadien. C'est là la plaie du système protectionniste au Canada. Environ quarante-trois compagnies se fusionnèrent sous le nom de Dominion Canners Limited. Je tire ces faits d'un numéro du *Farmers' Sun* du 26 novembre 1921. Le capital réel des compagnies fusionnées s'élevait à $115,442,000. On les autorisa à émettre un capital égalant exactement deux fois cette somme, $230,884,000. Une lourde responsabilité doit certainement peser sur ceux qui leur accordèrent ce privilège.

La majoration des capitaux appartient essentiellement et particulièrement à la nation qui adopte une politique protectionniste. Cette pratique existe sans doute dans d'autres pays, mais comme le faisait remarquer le secrétaire d'Etat, le capital y a certainement une valeur quelconque sous forme de pouvoir d'achat et le reste; mais ici, sur ce continent, il est de nulle valeur, semble-t-il, et c'est pourquoi on emploie quelquefois le terme de capital *à l'eau* pour désigner ces valeurs parce que, en réalité, l'eau n'a aucune valeur.

Je n'ai pas besoin d'en dire davantage pour montrer les mauvais effets de ce système, car mes collègues ont déjà prouvé l'existence de capital fictif dans plusieurs compagnies. Quelques honorables députés de cette Chambre

réclament toujours une plus grande somme de protection; mais voici un exemple de privilège de classe qui détruit même les compagnies industrielles auxquelles il était censé devoir bénéficier. Nous avons établi les compagnies industrielles de ce pays d'après un plan qui ne leur permet réellement plus de faire concurrence aux autres. L'honorable chef de l'Opposition déclare que 2,000 de ces usines ont dû fermer leurs portes et il affirme qu'il peut prouver cela. Mais on ne peut s'attendre à autre chose de tout ce qui reste en attendant que nos industries s'échouent sur un fond de roche. Il n'est pas possible pour un pays exportateur comme le Canada, pour un pays tirant la plus grande partie de ses revenus de l'exportation des produits agricoles, de continuer toujours sur cette base artificielle. Il n'existe réellement en Canada qu'une seule industrie qui puisse subsister par elle-même et c'est l'agriculture, et cette industrie a été saignée à blanc depuis quarante ans par considération pour les compagnies surcapitalisées. Il est douteux en vérité que, sous le régime du tarif et de la surcapitalisation des compagnies, nous n'ayons pas déboursé plus que la somme totale des salaires payés par ces industries durant tout ce temps-là.

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

Reprise de la séance

M. EVANS: Lorsque la séance a été suspendue, j'avais parlé brièvement de l'injustice que l'introduction de valeurs fictives dans le capital-actions de certaines compagnies cause à d'autres industries, à l'agriculture en général et aux consommateurs en particulier, par suite des dividendes qu'elles réclament avoir le droit de payer sur ce qui n'est que du capital nominal. Cela constitue aussi une injustice, en imposant une autre charge sur les biens réels du producteur. En faisant payer un prix injuste pour quelque produit,—chose qu'il lui faut faire si l'on doit payer des dividendes sur ce qui n'est que du capital fictif,—la compagnie jouissant de ce privilège élude, plus facilement qu'elle ne le pourrait autrement la taxe légitime qu'elle devrait payer. Cet excédent de fardeau, ai-je dit, est supporté surtout par l'agriculteur, car sa position ne lui permet pas l'éluder cette taxe comme les autres industries.

Qu'on me permette de prendre un exemple dans le *Farmers' Sun* du 26 novembre 1921, qui disait:

Par exemple, la Dominion Textile Company a un capital de 5 millions d'actions ordinaires, dont seulement $500,000 ont été réellement payés, le reste étant des actions données en primes. La chambre de commerce a établi que, sur son capital réel, cette compagnie a fait un profit de 310 p. 100, alors que sur le capital paraissant dans les livres, le profit n'a été que de 31 p. 100.

M. WHITE: En quelle année?

M. EVANS: En 1921.

M. ARTHURS: Quel a été son dividende l'an dernier?

M. EVANS: Je l'ignore.

M. ARTHURS: Approchait-il ce montant?

M. EVANS: Je ne puis dire. Ceci est un fait et je ne m'occupe que de faits.

M. ARTHURS: La même somme de capital fictif existe-t-il encore?

M. EVANS: Je ne puis dire. Je crois que oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-être le président en a-t-il perdu quand il était en Europe.

M. EVANS: Cela se pourrait, je ne puis dire. Les honorables députés doivent reconnaître qu'une compagnie qui peut payer 310 p. 100 sur le capital souscrit cause une une injustice réelle aux autres industries en ce pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'est-ce que l'honorable député entend par capital souscrit? Il ne veut certainement pas dire que la valeur réelle de l'établissement de la Dominion Textile ne soit que de $500,000.

M. EVANS: C'est ce que j'ai compris de l'article du *Farmers' Sun*.

M. WHITE: Je croyais que l'honorable député ne s'occupait que de faits.

M. EVANS: L'honorable député pourra prendre la parole quand j'aurai fini et prouver, s'il le peut, que ceci n'est pas un fait. Arrêtons-nous à considérer le fait suivant: durant la guerre, lorsque les fermiers avaient la perspective de voir monter le prix du blé et d'avoir la chance de faire face aux profiteurs qu'étaient devenus les manufacturiers et les commerçants, le Gouvernement fixa le prix du blé. Ce prix fut stabilisé à environ 50 p. 100 de ce qu'il aurait dû l'être et du chiffre qu'il aurait probablement atteint, tandis que l'on permettait aux fabricants de

munitions et aux fournisseurs de l'armée, par l'entremise de leurs fidèles représentants en cette Chambre, de faire monter leurs prix comme des fusées et de rançonner le Dominion jusqu'à concurrence de 2 billions de dollars, chiffre de la dette publique.

Voici que l'agriculteur et le salarié sont appelés à payer cette dette, à laquelle ils n'ont pas contribué, tandis que le manufacturier s'exempte d'en payer même une fraction, car la protection et la surcapitalisation lui permettent d'éviter de payer les taxes légitimes imposées à celui qui produit la richesse. Je prétends, monsieur l'Orateur, que l'on devrait forcer les compagnies à capital majoré d'acquitter la dette nationale, et non pas les agriculteurs, qui ont dû accepter, pour leurs produits, un prix fixé par la loi. Quand le mouvement de baisse se fit sentir, on ne maintint pas le prix du blé au tarif fixé par le Gouvernement tant que toutes les autres denrées, dont on tient compte dans le calcul du coût de la vie et de la production, ne fussent pas descendues à ce niveau; mais le prix du blé, de même que celui de tous les produits agricoles, y compris les bestiaux, fut le premier à dim-i nuer. Depuis la fin de la guerre, le Gouvernement s'est désintéressé de la question et il a permis que l'on paie des dividendes sur les actions majorées, en écorchant de nouveau le cultivateur. On a même permis au Pacifique-Canadien, qui dans le passé a distribué à ses actionnaires des actions majorées pour les montants de soixante et quatre-vingt-dix millions de dollars, d'augmenter indéfiniment ses tarifs afin de verser des dividendes de 10 p. 100 sur des centaines de millions qu'on n'a jamais engagés dans cette entreprise. J'affirme, monsieur l'Orateur, que l'on doit faire disparaître le capital fictif des compagnies d'utilités publiques et industrielles. Il est temps que la justice et l'équité président aux échanges commerciaux de notre pays, afin que règne la confiance entre les diverses classes sociales, afin que disparaisse, avant qu'il ne soit trop tard, l'esprit de régionalisme engendré par le favoritisme, la corruption et les avantages particuliers accordés à une catégorie. Il est inutile de parler d'union et d'optimisme, tant qu'existeront ces plaies du régime social, tant que le Parlement, au lieu d'accorder justice égale à tous, accordera encore des privilèges à une classe de la population.

M. CAMPBELL: Monsieur l'Orateur, je désire faire une ou deux réflexions au sujet des discours prononcés cet après-midi. J'ai été surpris d'entendre le secrétaire d'Etat (l'honorable M. Copp) déclarer qu'on n'est pas forcé d'acheter des compagnies en question. J'aimerais que le secrétaire d'Etat demandât aux citoyens

d'Ottawa ou de Winnipeg, ou au conseil municipal d'une ville quelconque, s'ils ne sont pas forcés d'acheter leur ciment de la Canada Cement Company, ou, s'ils l'achètent d'une autre compagnie, s'ils n'ont pas à verser le prix déterminé par la Canada Cement Company, cette compagnie ayant la suprématie absolue sur le marché actuel. Je donne un exemple, Le 8 juillet 1909, la ville de Winnipeg acheta 25,000 barils de ciment, à $1.77 le baril. C'était juste avant la formation du monopole. Trois mois après, le monopole étant constitué, la ville demanda des soumissions pour l'achat d'une plus petite quantité de ciment. Elle ne reçut que trois soumissions venant, chacune, d'un agent de la Canada Cement Company. Aucune autre compagnie n'envoya de soumission et le prix le plus avantageux que put obtenir la ville était de $2.24 le baril. Il est inutile de demander aux habitants de Winnipeg s'ils peuvent acheter le ciment ailleurs et éviter, de la sorte, de payer de l'intérêt ou des dividendes sur un capital fictif.

Demandez au peuple canadien, demeurant de l'Atlantique au Pacifique, s'il peut éviter d'acheter l'huile, l'essence ou le pétrole de la Standard Oil Company. Puisque toute compagnie engagée dans le commerce de l'huile au Canada, quel que soit son nom, dépend entièrement de la Standard Oil Company, il n'y a pas de libre concurrence dans le commerce de l'huile au Canada, de nos jours. Cette compagnie a la mainmise sur ce commerce. Demandez aux fermiers du nord-ouest pourquoi ils se servent des navires de la Canada Steamship Company, pourquoi ils lui apportent du commerce. Ils n'ont pas le choix. Le gouvernement canadien, en fixant un prix de transport ferroviaire trop élevé sur les voies conduisant à la mer, nous empêche d'expédier notre blé jusqu'à un endroit où l'on pourrait faire concurrence à ces navires et nous force de leur donner notre grain, que nous le voulions ou non. Comme à l'ordinaire, on soulève une foule de difficultés juridiques à toute démarche dans le sens que nous réclamons. Depuis que je fais partie de cette Chambre, je me suis aperçu que, chaque fois qu'il faut faire quelque chose pour la masse du peuple, on n'en a jamais fini avec les difficultés juridiques, on ne peut les surmonter. Mais lorsqu'une compagnie désire quelque chose, les obstacles semblent disparaître. Quand il fut nécessaire de commencer la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de lui accorder des subventions en espèces, ou des dons d'autre nature, comme 25 millions d'acre de terre, on ne souleva aucune difficulté juridique. On n'eut pas besoin de consulter les gouvernements des provinces

où les terres étaient situées. Toute l'affaire passa sans aucune difficulté. Tout dépend des intérêts qui sont en jeu.

En 1917, le Nord-Canadien, qui subissait les ennuis financiers, s'adressa au Parlement. Si le gouvernement de l'époque n'avait pas voulu s'occuper de l'affaire, il aurait trouvé toutes sortes d'expédients pour ne pas venir en aide au Nord-Canadien. Mais il surmonta tous les obstacles. Ceux-ci disparurent comme par enchantement parce que la requête était présentée par une compagnie puissante. On mit alors les presses à imprimer en mouvement et le Gouvernement imprima 25 millions de dollars qu'il versa à cette compagnie. Je ne critique pas le Gouvernement d'alors en particulier. Je crois, en réalité, qu'il a bien fait. Il était nécessaire de faire vite. Mais la population de ce pays a-t-elle besoin de quelque chose, les cultivateurs sont-ils dans la détresse ou les ouvriers de la Nouvelle-Ecosse traversent-ils une crise, on ne semble plus animé de la même énergie politique qu'en cette occurence.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne parle que du présent. Jamais le gouvernement précédent ne s'est soustrait aux demandes du peuple.

M. CAMPBELL: Le présent m'intéresse plus que le passé, mais tous ces forfaits ont été commis dans le passé. Le secrétaire d'Etat nous assure que le Gouvernement a mis la question à l'étude; combien de temps mettra-t-il à l'étudier avant d'agir? Lors de la discussion de l'amendement à la loi des compagnies, au cours de la dernière session, le Gouvernement a été mis au courant de toute la situation. On a soumis, dans le temps, au Gouvernement le jugement de la Cour suprême dans la cause de la Ruthenian Elevator Company; et un an après, il en est encore à étudier cette cause. Combien de temps prolongera-t-il son étude avant d'avoir trouvé un remède?

Le ministre de l'Intérieur m'invite à présenter un amendement à la loi. Je crois que c'est là une invitation étonnante de la part du Gouvernement.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Plairait-il à l'honorable député de s'en tenir à ce que le ministre de l'Intérieur a dit? Il l'invite à venir au département et à faire ses suggestions. Le Gouvernement prendra ensuite la responsabilité des modifications.

M. CAMPBELL: Si j'ai mal interprété le ministre je retire ma déclaration, mais j'avais compris qu'il disait au parrain de la proposition de préparer une modification à la loi.

L'hon. M. STEWART: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. CAMPBELL: Du moment que j'ai signalé au Gouvernement la nécessité de faire voter une mesure législative et de la mettre en vigueur, ma responsabilité, je crois, doit prendre fin. La responsabilité d'agir incombe maintenant au Gouvernement. Les ministres sont plus intéressés à éviter des embarras au Gouvernement qu'à faire face à la situation et à y remédier. C'est à eux de prendre cette responsabilité. Ils ne peuvent pas passer leur temps à demander des suggestions à ce côté-ci de la Chambre (la gauche). Nous les leur fournissons bien, mais c'est à eux de prendre l'initiative des mesures législatives qui s'imposent. Le solliciteur général prie l'honorable député de Winnipeg-Centre de lui faire des suggestions, mais si l'honorable député de cette circonscription occupait le poste de solliciteur général, je suis convaincu qu'il ne demanderait des idées à personne pour remédier à un tel état de choses, mais qu'il agirait avec courage et sans crainte. C'est absolument ce que le peuple désire qu'on fasse aujourd'hui. Il veut que les ministres s'efforcent de faire quelque chose au lieu de piétiner sur place. L'aveu d'aucun gouvernement de ne pouvoir réussir à remédier à une situation pareille est tout bonnement un aveu d'incompétence à gouverner.

Depuis déjà longtemps nous discutons le projet de contrat Petersen, qui est censé être un moyen de mâter une coalition. Le Gouvernement travaille, ou du moins se figure qu'il travaille à remédier à l'état de choses qui existe, mais nul doute qu'il ne faille dans tout cela faire la part des avantages politiques dont on se servira dans le pays. Il va faire appel à l'appui populaire en se réclamant de ce qu'il s'efforce de faire, que le projet soit adopté ou non par la Chambre. Eh bien, voici un trust qui existe depuis des générations, et rien n'a encore été fait d'efficace pour le mâter. C'est l'occasion pour le Gouvernement de se révéler au pays comme un véritable démolisseur de trust. S'il veut prendre les vrais moyens de venir à bout de cet ennemi, il aura quelque chose de tangible à montrer au pays.

Un de ces soirs derniers, le ministre de l'Agriculture déclarait que nous devrions prendre fait et cause pour ou contre la coalition. C'est absolument ce que je voudrais voir faire; et c'est l'occasion pour chacun d'entre nous de prendre fait et cause pour ou contre ce trust dangereux. On entasse à plaisir les obstacles devant nous: on parle d'empêchements d'ordre juridique, et de nouveau on ramène la loi de l'Amérique septentrionale anglaise. Pourquoi, il y a quelques jours quand mon honorable ami de York-Sud suggérait des moyens de mettre fin à cet état de choses, les honorables

députés, qui aujourd'hui se prévalent de notre loi constitutionnelle comme d'un épouvantail n'appuyaient-ils pas sa proposition? Mais je ne m'occupe pas beaucoup de cette loi. Sans tenir compte de notre loi constitutionnelle les ministres, qui en ont la volonté ferme, réussiront à réglementer l'émission des actions et à empêcher leur majoration. Il n'y a pas plus de deux ans, on souleva les mêmes difficultés juridiques quand l'institution d'un système d'inspection des banques fut proposée. Des honorables députés prétendirent alors que la chose était impossible et on fit écho à cette déclaration d'un bout à l'autre de la Chambre; dans toutes les sphères du Gouvernement le même état d'esprit régnait: c'était une impossibilité. Cependant, nous avons effectué la chose; c'est aujourd'hui un fait accompli.

L'hon. M. ROBB: Qui l'a fait?

M. CAMPBELL: Le Gouvernement, mais le Gouvernement, ne l'a fait que lorsque l'opinion publique l'a forcé d'agir. Le Gouvernement a simplement tourné comme le copeau au sommet d'une vague, au lieu de diriger le cours de cette vague. Nous voulons voir sur les banquettes ministérielles des hommes qui dirigeront ces vagues au lieu d'être forcés de prendre une certaine position sous la poussée de l'opinion publique. Nous réglementons les opérations des compagnies d'assurance, car nous avons un fonctionnaire muni de pouvoirs d'inspecter et chargé de les surveiller. Nous dirigeons aussi l'exploitation de nos chemins de fer et nous faisons l'inspection des banques. Il n'y a donc pas de raison en bonne logique pour que nous n'exercions pas la même réglementation touchant l'émission de valeurs fictives. La seule chose nécessaire, c'est la volonté d'agir de la part des gouvernants.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE MOTION A REDUIRE LES DROITS SUR LES AUTOMOBILES ET LES CAMIONS AUTOMOBILES

M. COOTE propose:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu d'opérer une réduction sensible des droits de douane sur les automobiles et les camions automobiles.

La question qu'embrasse cette résolution est, je n'en doute, d'une grande importance pour le Canada au double point de vue de la vie commerciale et sociale. Depuis quarante ans, la question d'un tarif protecteur a été le principal sujet de débat entre les deux partis historiques, et quel qu'ait été le parti au pouvoir, en tout temps, nous avons toujours eu une certaine mesure de protection. J'espère que tous les partis de la Chambre accorderont un assez bon appui à cette mesure qui est très modérée, j'en suis persuadé. Le parti libéral a toujours préconisé le libre-échange ou du moins une politique de protection mitigée. Et le chef de l'opposition (M. Meighen) sera probablement disposé à appuyer la résolution; elle ressemble fort, je crois, à une motion qu'il présenta en cette Chambre en 1911 et dans laquelle il recommandait une diminution du droit sur les instruments agricoles. En cette occasion, si je comprends bien ses paroles, il soutint que lorsqu'une industrie s'est montrée capable d'exporter une grande proportion de ses produits, on peut abaisser sans danger les droits sur cet article particulier fabriqué par cette industrie. J'extrairai une très brève citation du discours prononcé alors par le très honorable député. On le trouvera dans les Débats du 18 janvier 1911, à la page 2012:

Page 347, l'honorable député déclare qu'en raison des énormes dépenses croissantes, les manufacturiers avaient démontré qu'ils étaient en état de supporter des dégrèvements. De plus et c'est sur cette citation que je désire surtout attirer l'attention, l'honorable député a dit, ainsi que le hansard le constate (page 202):

Permettez-moi d'observer que le très honorable député faisait allusion à l'honorable J. Haggart, ancien ministre des Chemins de fer. Il cita les paroles suivantes de M. Haggart:

Dans les quatorze dernières années, la protection au Canada a tellement développé de manufactures que le Gouvernement croit pouvoir se hasarder maintenant à opérer un dégrèvement raisonnable du tarif. Il croit que notre population peut faire la concurrence avec moins de protection qu'autrefois, et pour le prouver, nous pouvons faire remarquer que nous envoyons maintenant des instruments aratoires dans plusieurs parties du monde.

Je pourrais faire d'autres citations du discours du très honorable député, mais je ne crois pas la chose nécessaire. J'ai attiré l'attention de la Chambre sur l'opportunité d'abaisser le droit imposé sur les automobiles, non parce qu'il n'existe pas d'autres catégories d'articles qui devraient bénéficier d'un dégrèvement, mais parce qu'à mon sens la grande majorité des habitants de ce pays sont fermement convaincus de la nécessité de cette mesure et réclament l'abaissement du droit dont les automobiles sont frappés. A preuve que le peuple réclame ce dégrèvement, je citerai un bref extrait d'un discours prononcé en cette Chambre par l'honorable député de Halton (M. Anderson), durant la session de 1923. A la page 2830 des Débats du 17 mai de cette année, je relève les paroles suivantes de l'honorable député:

Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas un chaud protectionniste. Je pense même que sur certains articles le droit est beaucoup trop élevé. Je mentionnerai l'industrie de l'automobile. Cette industrie a fait de grands progrès au Canada. L'année dernière, nous avons vendu

à l'extérieur autant de voitures automobiles que les Etats-Unis, un pays de 110,000,000 d'habitants.

Je ne lirai pas tout ce que cet honorable député a dit de ce dégrèvement, mais permettez-moi de faire remarquer qu'à son sens, il faudrait ramener la protection à la proportion de 25 p. 100. Vous reconnaîtrez avec moi, j'en suis sûr, monsieur l'Orateur, que l'honorable député de Toronto-Centre, c'est son comté je crois, passe généralement pour un très ardent protectionniste. Je lis ceci dans son journal, l'*Orange Sentinel*:

Plusieurs MEMBRES: Toronto-Ouest.

M. COOTE: Je donne acte de la rectification. Je veux donc dire le député de Toronto-Ouest (M. Hocken). Il y a ici plusieurs députés de Toronto. Il est pardonnable qu'on se trompe quelque fois pour nommer leur circonscription. L'article publié porte l'en-tête: "Réduisons le droit sur les autos".

Quoi qu'on décide par ailleurs sur la question du tarif douanier à la prochaine session parlementaire, il faudrait faire une réduction sensible du droit sur les autos. Au prix que les fabricants vendent leurs machines, tant en Canada qu'aux Etats-Unis, il est évident qu'ils exploitent le public autant qu'ils le peuvent. Le droit de 35 p. 100 est plus qu'un droit protecteur; c'est en partie une prime de l'Etat aux fabricants d'automobiles. Tant que l'automobile a été un objet de luxe accessible seulement aux riches, il n'y avait pas de lieu de trop s'en plaindre. Mais la voiture automobile est devenue nécessaire pour les gens de commerce et de profession. Ceux qui sont obligés de s'en servir ne devraient pas être contraints de payer tribut aux fabricants. Le même type d'auto vendu aux Etats-Unis $1,875, coûte $3,100, en Canada. L'écart est trop considérable et rien ne le justifie dans les conditions actuelles du commerce. Il est vrai que les constructeurs américains fabriquent davantage, mais ils payent aussi des salaires plus hauts et il n'y a aucune raison de croire qu'ils payent moins cher leur matière première. Les constructeurs d'automobiles en Canada exploitent le public et le Gouvernement devrait réduire le droit, permettant ainsi à la voiture américaine de venir faire concurrence à nos fabricants et les forcer à diminuer leurs prix.

Cet article est de l'*Orange Sentinel* du 6 novembre 1923. J'ai une autre citation à faire à la Chambre. Je la prends dans le numéro de juin du *Textile Journal*, dont un exemplaire a été envoyé à tous les membres de la Chambre. Il contient la demande d'un grand nombre de manufacturiers en faveur d'un relèvement des droits. Voici comment s'exprime l'un d'eux:

Nous pensons que les industriels dans toutes les branches, sauf peut-être dans l'automobile qui bénéficie d'une haute protection, souffrent tous également.

Quand on discute les questions du jour, celle du tarif douanier vient presque à tout coup sur le tapis et plusieurs se prononcent pour un tarif nettement protecteur. Mais aussitôt qu'on les met sur l'automobile, ils sont à peu près tous d'accord que le droit actuel est trop haut. Je crois que l'importance de nos exportations d'automobiles établit absolument que les constructeurs canadiens pourraient se maintenir avec avantage malgré une réduction substantielle du droit en vigueur.

M. WHITE: Qu'entend l'honorable député par une réduction substantielle?

M. COOTE: Une réduction substantielle peut être appréciée diversement. Si cette résolution rallie la même unanimité que la précédente, je suis bien sûr que le Gouvernement y donnera la suite que ses partisans espèrent. Pour ma part, je voudrais une réduction très substantielle. Je proposerais une réduction de moitié. Une réduction un peu moins forte pourrait sans doute être encore considérée comme substantielle. J'ai devant moi un numéro du *Ford Times* qui est, je crois, l'organe de la compagnie canadienne des automobiles Ford. Ce numéro est celui du 14 juin 1923 et contient un article intitulé: "La concurrence de l'exportation canadienne fait tort à celle des Etats-Unis". L'article déclare ceci:

Au cours de 1922, le Canada est venu près de déplacer l'industrie américaine, en exportant 37,958 voitures automobiles, près de la moitié de l'exportation des Etats-Unis.

Il y a des chiffres qui se rapportent aux différentes années, mais il n'est pas nécessaire, je crois, que j'occupe le temps de la Chambre à les citer. L'article contient encore ce renseignement:

Pour l'année civile 1923, la statistique démontre que le Canada a produit 147,582 camions et automobiles. De ce nombre on a exporté 69,920 voitures et 77,662 ont été achetées dans le pays. Par conséquent, l'exportation est égale à 47 p. 100 du rendement des usines canadiennes.

La valeur de nos importations d'automobiles en 1924 était de $11,443,158, et nos exportations étaient du chiffre de $33,828,692, c'est-à-dire d'environ trois fois autant. J'ai par devers moi une liste tirée d'une publication du département du Commerce relative à nos exportations de camions et de voitures automobiles. Le Canada a expédié des camions et des autos à quatre-vingt-dix-sept pays et dépendances. En voici un tableau:

Royaume-Uni	$5,575,000
Est-Africain	135,000
Sud-Africain	2,480,000
Indes anglaises	2,043,000
Ceylan	231,000
Etablissements du détroit	478,000
Australie	6,115,000
Nouvelle-Zélande	4,680,000
République Argentine	1,413,000
Belgique	201,000
Chine	135,000
Cuba	89,000
Japon	227,000
Mexique	153,000
Hollande	240,000
Indes néerlandaises	676,000
Espagne	153,000

Suède	545,000
Uruguay	174,000
Venezuela	70,000

Valeur totale des automobiles exportées, $27,246,000. Valeur des camions $5,496,000. Nous avons de plus exporté des pièces d'automobiles pour $4,162,000.

Le moment est certainement arrivé d'abaisser le tarif douanier sur les automobiles et les autocamions, si la capacité d'exportation constitue un facteur concluant en cette matière. Les exportateurs canadiens, je n'hésite pas à l'admettre, ont bénéficié d'un avantage sur leurs concurrents des Etats-Unis dans certaines parties de l'empire, mais cet avantage se résume à une marge d'environ 10 p. 100 dans les Iles-Britanniques où nous avons fait le gros de nos exportations. Or, si les manufacturiers canadiens sont en mesure d'exporter un si grand nombre d'automobiles en Angleterre, à la faveur de cette faible marge de 10 p. 100 qui les protège contre la concurrence américaine, pour quelle raison est-il nécessaire qu'ils bénéficient d'un droit protecteur de 35 p. 100 au Canada? Il est à propos aussi d'envisager la situation de cette industrie sous un autre angle afin de décider si nous pouvons réduire le tarif douanier en toute sécurité. Je désire appeler l'attention de mes honorables amis sur certains chiffres, qui furent cités devant le comité spécial d'enquête sur les conditions agricoles, il y a une couple d'année. Prenons le cas de la Ford Motor Company of Canada; le rapport concernant cette compagnie se trouve à la page 981 du compte rendu des délibérations dudit comité. D'après les témoignages rendus à cette époque, la Ford Company of Canada fut créée en 1903 avec un capital nominal de $125,000, dont $62,000 furent souscrites en espèces. Le reliquat des actions fut remis, si j'ai bonne mémoire, entre les mains de M. Ford et de ses associés en échange de leurs droits d'invention sur l'automobile Ford. Et à la page 997 du rapport, je relève l'admission par l'un des fonctionnaires de la compagnie qu'aucun nouveau capital n'a été ajouté par la suite à la mise de fonds initiale; l'augmentation du capital provient donc exclusivement des recettes.

A l'époque dont je parle, le capital de la compagnie avait atteint le chiffre de 7 millions de dollars; elle avait versé en dividendes la somme de 10 millions; la réserve et la valeur présente étaient estimées à $12,500,000. Cela signifie donc qu'un placement de $125,000 a produit $29,500,000. Dans l'un des derniers numéros du *Financial Post*, de Toronto, on peut lire ce qui suit au sujet de la Ford Company of Canada:

> Au cours de la semaine écoulée, les actions de la Ford Company of Canada se sont vendues à 408 à la bourse de New-York et aucune action ne fut vendue à la bourse de Toronto bien qu'il y ait une offre à 500. C'est là un nouveau record pour ces actions. Au mois de janvier dernier et de nouveau dans le cours du mois de mars, elles furent cotées à 485 pour redescendre aux environs de 450 depuis cette date; la dernière vente à 450 fut effectuée le 6 novembre. Rien ne justifie l'augmentation de valeur de ces actions, sauf l'espoir de prendre part à un partage avantageux. Les actionnaires n'ont pas été accablés par les dividendes qu'ils ont touchés en ces dernières années, étant donné que la compagnie s'est contentée de payer un dividende de 10 p. 100 en 1923 et en 1924. Les recettes auraient autorisé le paiement de dividendes plus considérables. De fait, elles se sont élevées à $5,106,197, en 1923, et à $3,719,187, en 1924; or, le paiement de dividende de 10 p. 100 n'a occasionné qu'un débours de $700,000 par année. Aujourd'hui, la réserve s'élève à $19,609,861. Il est intéressant de faire la revue des dividendes payés sur les actions depuis la formation de la compagnie en 1906 avec un capital de $125,000; elle fut réorganisée en 1911 au capital d'un million de dollars, et de nouveau en 1916 alors que le capital fut porté à 10 millions, dont on émit des actions pour 7 millions.

C'était là un assez joli partage, monsieur l'Orateur; on avait d'un seul trait de plume porté le chiffre du capital d'un million à 7 millions. Des dividendes ont été payés ainsi qu'il suit; avec le consentement de la Chambre je me dispenserai de lire la liste, mais je désirerais qu'elle fût inscrite dans les colonnes du hansard. Voici cette liste:

	Dividendes payés Pour cent	Montant
1905	6	7,488
1908	10	12,500
1909	25	31,250
1910	100	125,000
1911	100	125,000
1912	500 (actions)	625,000
1913	20	150,000
1913	33⅓ (actions)	250,000
1914	10	100,000
1915	110	1,100,000
1916	600 (actions)	6,000,000
1917	5	350,000
1918	5	350,000
1919	35	2,450,000
1920	15	1,050,000
1921	30	2,100,000
1922	30	2,100,000
1923	10	700,000
1924	10	700,000

A venir jusqu'aujourd'hui, le total des dividendes en espèces s'est élevé à $11,451,000, tandis que la somme globale des dividendes acquittés en actions représente une somme de $6,875,000, soit un grand total de $18,326,238. Je l'ai fait observer tout à l'heure, le capital-actions est de 7 millions à l'heure actuelle. Or, à $500 par action,—c'est là le prix que valent ces actions à la Bourse, au dire du *Financial Post*,—le capital-actions de la compagnie aurait donc une valeur de 35 millions. A même cette mise de fonds initiale de $125,000, la compagnie a donc payé des dividendes en espèces de $11,451,238, tandis que son capital-actions a une valeur courante de 35 millions à l'heure actuelle. Celui qui aurait placé $1,000

dans l'entreprise lors de la formation de la compagnie Ford aurait touché jusqu'aujourd'hui $90,000 en espèces sous forme de dividendes, tandis que d'autre part ses actions vaudraient $280,000 à l'heure actuelle, soit un total de $370,000 provenant de ce placement initial de $1,000.

M. CALDWELL: Et cela dans l'espace d'une vingtaine d'années?

M. COOTE: Exactement.

M. GOOD: Cela paie mieux que la culture.

M. COOTE: Parfaitement; le rendement de nos mines d'or n'est rien en comparaison de cela. Certaines autres grandes fabriques d'automobiles pourraient faire voir sans doute un bilan de même nature, mais je n'ai pu me procurer de renseignements. Si la situation financière de cette compagnie donne un indice de la situation générale de l'industrie, il y a tout lieu, semble-t-il, de réduire le tarif douanier.

Une autre raison qui milite en faveur de l'abaissement des droits, c'est que les prix des automobiles et des camions fabriqués en Canada à l'heure actuelle, ne sont pas basés sur le prix de revient. Les manufacturiers d'automobiles basent leurs prix au Canada sur ceux des Etats-Unis plus le droit de 35 p. 100. Il faut noter qu'il y a un impôt d'accise de 5 p. 100 aux Etats-Unis et lorsque nos douaniers perçoivent les droits sur les automobiles importés, ils ajoutent 5 p. 100 au prix de vente aux Etats-Unis, afin d'obtenir une base pour le calcul des droits. Ainsi, les droits se trouvent être approximativement 37 p. 100 du prix des Etats-Unis. Il y a en outre au Canada un impôt sur la vente de 5 p. 100 basé sur la valeur de l'automobile une fois le droit acquitté, jusqu'à concurrence de $1,200 et 10 p. 100 sur n'importe quelle valeur en excès de $1,200.

Prenez une voiture qui coûte $985 aux Etats-Unis; lorsque le droit, l'impôt sur la vente et les taxes d'accise que j'ai décrits ont été ajoutés, elle coûte au Canada $1,487.66. Cette même voiture se vend $1,506 à Toronto. La différence serait, je présume, le prix de transport de Détroit à Toronto. Ces chiffres se rapportent, je dirai, à un automobile dont les pièces sont assemblées au Canada. Si un particulier achète une voiture aux Etats-Unis il doit payer un impôt d'accise de 5 p. 100 avant d'en prendre possession, et un automobile de $985 avec cet impôt d'accise en plus aux Etats-Unis coûterait $1,545.27 une fois rendu au Canada.

Pour prouver que ces manufacturiers d'automobiles n'ajoutent pas seulement 35 p. 100 mais 2 ou 3 p. 100 de plus, ce qu'ils peuvent faire à cause de cet impôt d'accise aux Etats-Unis, je vais fournir une liste de prix à l'usine pour des automobiles aux Etats-Unis et au Canada, avec le pourcentage d'augmentation du prix du Canada sur celui des Etats-Unis. Si l'on n'y a pas d'objection, je désirerais insérer cette liste au hansard. Voici:

	Prix des E.-U.	Prix du Canada	Pourcentage d'augmentation
Ford de tourisme	$375	$520	38.6
Sedan Ford Tudor	580	755	....
Sedan Ford Fordor	660	895	....
Supplément pour pneus ballons complets	25	50	....
Automobile de tourisme Chevrolet	525	730	....
Coach Chevrolet	735	1,015	38
Coach Essex	895	1,225	37
Sedan Maxwell	1,095	1,535	40
Sedan Chrysler	2,170	3,025	40
Coach McLaughlin-Buick	1,295	1,820	41
Coach Oldsmobile	1,075	1,495	39
Coach Oakland	1,215	1,695	39
Coach Hudson	1,345	1,840	37
Automobile de tourisme Overland	495	710	40

Les prix du Canada sont de 37 à 41 p. 100 plus élevés que ceux de nos voisins.

Pour montrer à mes collègues ce que coûtent ces voitures dans certains territoires du Canada, où nous sommes obligés d'ajouter un prix de transport élevé, je fournirai les chiffres suivants:

Un coach Studebaker coûte aux Etats-Unis $1,295; la même voiture à Calgary coûte $2,145.

Un automobile de tourisme Star aux Etats-Unis coûte $540; la même voiture à Ottawa coûte $845.

Un sedan Star aux Etats-Unis coûte $820; à Ottawa $1,285.

Un sedan Overland à cinq places aux Etats-Unis coûte $715; à Ottawa $1,275.

Un automobile spécial de tourisme Dodge aux Etats-Unis coûte $985; à Ottawa $1,515. Un sedan Dodge aux Etats-Unis coûte $1,095; à Ottawa $1,940.

L'automobile de tourisme Ford, complètement muni d'un démarreur et d'une jante démontable, coûte aux Etats-Unis $375; la même voiture à Calgary coûte $675, soit une augmentation de $300 sur $375.

Si je produits ces chiffres c'est uniquement pour montrer ce que coûtent ces voitures aux consommateurs des régions éloignées du Canada. Je continue:

M. MacLEAN (Prince): L'honorable député a donné les pourcentages de l'augmentation du coût au Canada comparé avec celui

des Etats-Unis. Peut-il nous dire pourquoi il y a un écart de 35 à 40 p. 100 sur les diverses sortes de voitures, alors que le droit est le même pour toutes?

M. COOTE: Je pense que c'est de 37 à 41 p. 100; je ne puis en fournir aucune explication bien que l'un de mes collègues pense que l'on ajoute le plus possible sans nuire au commerce. On s'est certainement rapproché de très près du prix que nous aurions à payer aux Etats-Unis plus l'impôt d'accise de 5 p. 100 et en plus le droit d'importation et notre impôt sur les ventes.

J'ai ici une liste de diverses sortes de voitures indiquant le prix des Etats-Unis et celui de Toronto, l'endroit le plus rapproché des Etats-Unis où j'ai pu me procurer les prix. Je dirai que je n'ai eu aucune difficulté à obtenir les prix de tous les automobiles américains, mais ce n'est pas tout à fait aussi facile en ce qui concerne le Canada; du moins je n'ai pas trouvé aisément quelque publication me fournissant tous ces prix. Avec la permission des honorables députés j'insérerai cette liste dans les Débats. Elle n'est pas très longue et elle prouve que les compagnies canadiennes ont l'habitude de demander le prix des Etats-Unis plus tout le droit qu'elles peuvent ajouter.

	Droit payé	
	E.-U.	Toronto
Chevrolet 5-places tourisme	$ 525	$ 817
Chevrolet coach	735	1,118
Chevrolet 5-places sedan	825	1,279
Star 5-places tourisme	540	844
Star sedan	820	1,276
Dodge 5-places tourisme	885	1,404
Dodge spécial tourisme	985	1,506
Overland 5-places tourisme	495	783
Overland 5-places sedan	715	1,199
Jewett 5-places tourisme	1,205	1,895
Jewett coupé	1,340	2,125
Nash spécial 5-places tourisme	1,095	1,750
Durant de tourisme	830	1,395

Quelques mots à présent, au sujet du droit imposé sur les autos usagés que des Canadiens importent quelquefois des Etats-Unis. J'ai correspondu à ce propos avec le département des Douanes qui m'a fait tenir la note suivante:

> Les automobiles usagés doivent être évalués au moment et à l'endroit d'importation suivant leur état. La coutume établie des priseurs est de tabler l'évaluation de l'automobile sur le cours des derniers modèles correspondants et, règle générale, de concéder un rabais à cause de la dépréciation conséquente à l'usage, par exemple:
>
> Autos dont le prix n'atteint pas $1,000
> Une année d'usage 25 p. 100

Monsieur l'Orateur, on peut aller aux Etats-Unis et acheter ces autos à un prix déprécié de 50 p. 100. De quel droit le département des Douanes s'arroge-t-il l'autorité de dire abitrairement: Peu importe ce que l'automobile vous a coûté vous allez payer une entrée tablée sur le cours actuel de l'auto moins 25 p. 100 de dépréciation? Le ministère accorde une dépréciation de 35 p. 100 sur un auto en service depuis deux ans, 45 p. 100 après trois ans et 50 p. 100 après quatre ans. Aux Etats-Unis on peut acheter à un prix déprécié d'au moins 80 p. 100 un auto qui a servi pendant quatre ans. Sur les autos valant, au cours, $1,000 et plus, on alloue 30 p. 100 de dépréciation après une année d'usage. Cela devrait être au moins 50 p. 100. Après deux ans on alloue 45 p. 100; après trois ans, 55 p. 100 et 60 p. 100 après quatre ans.

Or en tout temps on peut acheter aux Etats-Unis un auto usagé qui a coûté $1,000 à un prix déprécié de 80 à 90 p. 100. Quiconque prendra la peine d'ouvrir un journal américain et d'y lire les annonces d'autos usagés verra que je reste en deçà de la vérité.

Je veux citer deux exemples, venu à mon attention, de l'évaluation que les douaniers font des autos usagés. Deux jeunes gens qui venaient en Alberta achetèrent un auto Ford $50. à Spokane. Lorsqu'ils arrivèrent à la frontière le préposé des douanes leur demande un droit de $50 sur l'auto, plus la taxe. Ils lui répondirent que l'auto avait coûté seulement $50. qu'ils n'allaient pas payer $50 de douane et qu'il pouvait garder l'auto.

Cinq jeunes gens qui venaient en Alberta pour les moissons avaient un auto Chevrolet, modèle de 1920. Je suis sûr que n'importe où aux Etats-Unis cet auto peut s'acheter, de seconde main, $100 ou moins. Ces jeunes gens durent payer un droit de $97 pour apporter leur auto en Canada. Je sais que cela est exact parce que ces jeunes gens me sont connus personnellement. A la vérité, rendu près de chez-moi il durent s'arrêter; ils n'avaient pas de quoi acheter d'essence, tout leur argent avait servi à payer les droits de douane.

La question me paraît très importante pour les Canadiens. Un récent rencensement mondial des automobiles place le Canada au troisième rang. Les Etats-Unis sont en tête avec 15,222,000 d'autos en usage, soit un auto par sept personnes; ensuite vient la Grande-Bretagne, ayant 655,000; et en troisième lieu le Canada qui possède 642,571 autos, soit un par 14 personnes. Notre faible population disséminée sur un vaste territoire fait que nous avons besoin de plus d'autos et de camions. C'est en définitive, une question de transport. Avons-nous les moyens de payer nos autos et nos camions 50 p. 100 plus cher que les Américains? Je crois que nous avons là une explication partielle de l'exode des nôtres aux Etats-Unis. Coûte que coûte les gens veulent des autos aujourd'hui et s'ils les peuvent acheter de l'autre côté de la frontière 50

p. 100 meilleur marché qu'au Canada, toutes choses égales, ils sont disposés à s'établir aux Etats-Unis. Souvent les prix sont prohibitifs au Canada et les gens savent qu'aux Etats-Unis ils pourront jouir de la possession d'un auto, puisque les automobiles usagés surtout s'y vendent à très bon compte. Le problème du transport est une des plus graves questions que le pays ait à résoudre. C'est ce qu'affirme le discours du trône; cela doit donc être vrai. Voici ce que dit le *Ford Times* d'un aspect de la question:

L'essor de l'industrie de l'automobile est une conséquence logique de la demande du perfectionnement du régime du transport, qui a toujours joué un rôle prépondérant dans le développement territorial d'un pays. Si notre pays où les distances sont immenses était toujours semé de vastes régions inhabitées et sans route, un service convenable de voie ferrée ne serait ni profitable ni pratique.

Le besoin de moyens de transport se fait encore sentir et il est très important d'en avoir pour convertir ces territoires incultes en régions productives. Un pays ne peut atteindre son plein développement sans posséder les moyens de transport voulus. Ceux qui s'étonnent de l'augmentation constante dans la vente des automobiles doivent se rendre compte que cette augmentation touche les voitures d'un prix inférieur à $1,000. Elles représentent 80 p. 100 des voitures qu'on vend à l'heure actuelle. On les achète parce qu'elles sont rémunératrices; elles rapportent de quoi compenser pour le prix d'achat et l'entretien. L'industrie automobile n'aurait jamais atteint le total fabuleux qu'elle accuse au bout de 23 ans, si l'emploi de l'automobile n'avait pas été plus que justifiable au point de vue économique: il prolonge l'existence, assure un meilleur rendement, stimule les affaires en général et aide à la richesse et à la stabilité de la nation.

L'automobile est une nécessité pour beaucoup de gens, pour le médecin, le négociant, le voyageur, je dirai même souvent pour le ministre du culte dans les provinces de l'Ouest et particulièrement pour le cultivateur. On estime qu'en moyenne le cultivateur de l'Alberta demeure à douze milles de la gare de chemin de fer, mais que moins d'un tiers d'entre eux ne possède des automobiles. Le Gouvernement leur prêche toujours la culture mixte; il leur conseille d'avoir des vaches laitières, mais comme il y a très peu de fromageries dans cette région, il faut porter la crème à la beurrerie ou au chemin de fer. Il faut faire cela deux fois par semaine, surtout dans la saison chaude. L'homme qui demeure à douze milles de la gare et qui doit faire ce voyage au moins deux fois par semaine a deux jours de moins à consacrer à la terre, car s'il est obligé d'employer des chevaux, il lui est impossible d'aller et revenir en une demi-journée. Avec un automobile, il peut porter sa crème à la ville dans la soirée après que sa journée de travail est finie. Il y a beaucoup de cultivateurs dans l'Ouest qui ont vingt à vingt-cinq milles à parcourir pour aller porter leur grain à la gare. Avec des chevaux, cela prenait deux jours pour aller et revenir. On doit voir quelle besogne cela représente. Il faut aller à l'hôtel payer une chambre et deux repas, mettre les chevaux à l'écurie et payer pour leur nourriture. Avec un camion automobile, on peut faire deux voyages dans la même journée. On m'a dit que dans une certaine localité de ma circonscription, il y avait au moins vingt cultivateurs qui se sont servis de camions automobiles l'automne dernier, pour transporter leur grain au chemin de fer, soit une distance de vingt ou vingt-cinq milles. Ces gens se plaignent que leurs camions coûtent presque la moitié plus qu'on les vend de l'autre côté de la frontière. Mes honorables collègues pensent-ils que les cultivateurs font assez d'argent pour supporter une pareille différence de prix? Voici ce que Henry Ford dit à ce sujet:

La difficulté dans l'agriculture, c'est qu'elle comporte beaucoup de travail inutile. Il n'y a pas de raison pour que l'agriculture ne soit pas un jour sur le même pied que les autres industries, si le cultivateur veut s'occuper des méthodes industrielles modernes plutôt que du problème des emprunts. Les denrées ne manquent pas. Il ne s'agit pas d'augmenter la production et par là de créer un surplus qui fera le jeu des spéculateurs, mais de simplifier la production et la distribution pour ménager ses forces.

Voilà ce que dit le plus grand génie industriel de l'Amérique dans un récent numéro de *Farm and Home.*

Le Gouvernement dépense des millions de dollars pour peupler les campagnes, mais le malheur est que la plupart des gens qu'on y amène ne veulent pas rester. Or, s'il y a une chose vraiment nécessaire pour garder les gens à la campagne, c'est l'amélioration des moyens de transport qui comporte la faculté d'acheter des automobiles à des prix raisonnables. Voici un autre extrait du *Ford Times:*

L'automobile restreint la migration des campagnards. Il est maintenant facile d'aller à la ville; il suffit de mettre en marche l'automobile de famille.

Le téléphone à la ferme, l'invention de machines qui épargnent la main-d'œuvre et l'automobile à bon marché sont trois des plus grands facteurs pour restreindre la migration des campagnards qu'on reconnaît comme étant assez considérable.

J'aurai surtout un mot à dire des fermières. Celles qui se trouvent à vingt ou vingt-cinq milles de la ville mènent une existence vraiment monotone et je ne m'étonne pas de les voir abandonner leur ferme. Ce qui me surprend c'est d'en voir tant rester si longtemps. Le même article dit ceci:

Beaucoup de fermières vous diront que cela a rompu la monotonie de leur existence. Avant que l'automobile fasse son apparition, quand on voulait partir, il fallait atteler le cheval déjà très fatigué et on ne pouvait pas aller loin. Aujourd'hui, on met l'auto en marche et on peut parcourir une distance trois fois plus grande.

Comme je l'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, ce serait une estimation très généreuse de dire

qu'il y a un fermier sur trois dans l'Alberta en mesure d'avoir une automobile. On comprendra l'importance du sujet quand on saura qu'en 1923, il a été dépensé en Canada probablement 100 millions de dollars en voitures et camions automobiles. Les automobiles fabriquées au Canada pour le marché domestique représentaient $63,541,000; les voitures et camions importés représentaient $11,443,000, soit un total de $74,984,000. Si on ajoute à cela les droits de douane sur les automobiles importées, la taxe de vente, le droit d'accise et la commission du détaillant, on arrive à plus de 100 millions de dollars. Une réduction de 10 p. 100 sur le prix de vente des automobiles en Canada augmenterait de dix millions notre puissance d'achat et nous l'utiliserions pour acheter plus d'automobiles et plus d'objets nécessaires à la vie, cependant que la taxe provenant de la dépense de ces dix millions viendrait grossir les revenus du ministère des Finances.

J'imagine qu'on va demander—et je suis surpris qu'on ne l'ait pas encore fait—comment nous allons combler cette perte dans les revenus, car il y aura une diminution des revenus. Pendant l'année financière close le 31 mars 1924, les droits sur les parties détachées d'automobiles non autrement spécifiées et importées au Canada ont été de $5,123,000, sur les moteurs de $1,389,000, sur les pneus pour véhicules de tous genres de $351,000, ce qui forme un total de $6,864,000 de droits perçus sur les parties détachées. 40 p. 100 des automobiles et camions fabriqués au Canada ont été exportés, si bien que si vous déduisez 47 p. 100 de ce montant pour les drawbacks, cela vous donnera un montant de $3,226,000. Le total des drawbacks payés aux fabricants d'automobiles s'est élevé à $5,223,000.

Si vous supprimez ce drawback de $5,223,000 cela laissera un reliquat net de $3,637,000 et si vous y ajoutez les droits perçus sur les voitures automobiles, $316,000 et les droits perçus sur les camions, $661,000 vous aurez un total de $7,615,000.

M. EULER: J'ai compris que l'honorable député nous disait que les recettes de douanes diminueraient si le droit était diminué. Prétend-il que notre importation serait plus grande qu'elle ne l'est aujourd'hui ou pense-t-il qu'il s'ensuivrait qu'à cause de la réduction des droits et de la réduction conséquente des prix des automobiles américains, le fabricant canadien réduirait simplement ses prix et vendrait tout autant de machines?

M. CALDWELL: Il en vendrait davantage.

M. COOTE: Je ne m'attends pas à une augmentation dans les importations américaines. Je crois que le fabricant canadien abaissera ses prix et que nous achèterons des automobiles canadiens, comme nous le faisons actuellement et je suis d'avis que cela serait bon en ce qui touche l'industrie en général. Je pense qu'on vendrait plus d'automobiles et que plus d'hommes trouveraient du travail dans cette industrie. Imaginons qu'une réduction même de 17½ p. 100 soit faite dans le tarif actuel, il y aurait une perte nette apparente de $3,807,000. En 1904, les contributions indirectes encaissées se sont élevées à $2689,399. Imaginons que nous ajoutions 7½ p. 100 à la taxe d'accise. Cela donnerait une augmentation approximative du revenu de 4 millions qui ferait plus que rembourser les pertes causées par la diminution des recettes du tarif douanier si nous importions le même nombre de machines étrangères.

Vous pourriez diminuer de 10 p. 100 le prix des automobiles sans modifier en quoi que ce soit nos revenus de douane et d'accise.

Les statistiques de 1923, que j'ai sous les yeux, indiquent que la valeur des automobiles fabriqués en Canada, en 1923, s'élève à $97,369,814. Déduisez de ce chiffre la valeur des voitures à voyageurs exportées, $29,325,000 et la valeur des camions exportés, $4,503,000 et vous aurez un total de valeur des automobiles utilisés au Canada de $63,541,614. Cette valeur est d'environ un tiers plus élevé à cause du tarif de 35 p. 100, comme j'ai essayé de le démontrer au début. Disons que nous avons payé 20 millions de plus pour ces machines à cause du droit. L'an dernier, cette industrie faisait travailler 9,305 personnes à un salaire moyen de $1,600 et le montant total déboursé en salaires a été de $14,998,000. En d'autres termes nous avons payé, par l'augmentation des prix à cause du tarif, 5 millions de plus que les salaires payés par l'industrie. Est-ce juste que nous payions si cher l'établissement de cette industrie au Canada, ou plutôt, devrions-nous continuer à payer ce prix une fois l'industrie établie? Après tout, qui doit profiter du tarif? Le 14 juin 1923, le *Ford Times* parle de l'érection de la nouvelle usine à Ford (Ont.) en ces termes:

> Tout près, la nouvelle usine Ford coûtant 10 millions s'approche rapidement de son parachèvement et, une fois que la production commencera le Canada pourra se vanter d'avoir la plus grande usine d'automobiles de l'Empire britannique.

Mais cette usine n'appartient pas au Canada. Le gros des actions et des obligations a ses propriétaires aux Etats-Unis. Il est difficile de se procurer des chiffres définitifs au sujet du pourcentage du capital qui se trouve au Canada et aux Etats-Unis, mais

les derniers chiffres que j'ai vus indiquent que 80 p. 100 des capitaux engagés dans cette industrie sont des capitaux américains. Comme je l'ai montré dans le cas d'au moins une grande compagnie, elle s'est établie au moyen de gains réalisés au Canada et cependant, elle est en grande partie la propriété de gens des Etats-Unis. Voici ce que je vois sur une coupure du *Financial Post* du 29 février 1924:

Pour ainsi dire toutes les usines de fabrication du Canada sont, soit des succursales des usines américaines, soit régies par des capitaux américains, leur établissement dans le Dominion leur permettant de profiter du tarif de préférence dans certains pays de l'Empire britannique.

Il y a aussi une coupure du *Post* au sujet de l'usine des Frères Dodge établie au Canada.

L'établissement de cette fabrique obvie au désavantage des opérations canadiennes, conséquence du tarif, et permet à la compagnie de vendre ses voitures à des prix conformes à ceux des Etats-Unis.

Quand je pense à tous les sacrifices que nous avons faits pour ces millionnaires américains, je suis tenté de m'écrier, comme l'honorable représentant de Hants (M. Martell) l'an dernier: "Jusques à quand O Seigneur! Jusques à quand?"

J'ai à la main un article de rédaction publié d'abord par le *Vancouver Sun,* je crois, mais reproduit dans le *Ford Times,* de Ford, Ontario. Je présume que la reproduction dans les colonnes de la rédaction comporte l'approbation:

Actuellement, la puissance d'achat du dollar américain est de 100c. Comparée à la valeur en marchandise que le dollar américain peut acquitter aux Etats-Unis notre dollar canadien ne nous procurera pas plus que 70c. valant, que ce soit en automobile, sucre ou vêtement de coton.

Je crois en avoir fait la preuve pour les automobiles. Puisque le *Ford Times* a publié cet article, il doit l'approuver et il ne devrait pas s'opposer sérieusement à l'abaissement du tarif. Plus loin, cet article dit:

Voulons-nous vraiment, nous Canadiens, que le pays progresse et se développe? Si nous le voulons, il faut couper court au sentiment et nous occuper de nos affaires. Il nous faut absolument quelques-unes de nos théories décourageantes, et déprimantes au sujet du tarif et nous mettre à l'œuvre. Nous comptons depuis si longtemps sur les subventions et la protection du Gouvernement que nous avons oublié comment faire le commerce sans cela.

Tous les honorables députés admettront le rôle important des voitures et camions automobiles dans la vie économique et sociale de notre pays. Je crois avoir démontré que les prix de ces marchandises ont été augmentés autant que le permettait le tarif de protection. J'ai montré aussi que nos fabricants réussissent bien à exporter leurs produits de même que la situation financière des sociétés engagées dans cette industrie permet de diminuer les droits d'une façon appréciable et sans danger, et je crois qu'une diminution semblable serait pour le bien du pays.

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): La résolution présentée par mon honorable ami ce soir est une de celles qui auraient bien pu être remise après l'exposé financier.

M. COOTE: C'eût été trop tard.

L'hon. M. ROBB: Je ne reproche pas à mon honorable ami de l'avoir présentée. Apparemment, il a bien étudié son sujet et il a soigneusement examiné la statistique des importations et des revenus. Je parlerai d'abord d'un aspect des remarques de mon honorable ami relativement à la capitalisation de sociétés de fabrication d'automobiles. Si j'ai bien compris mon honorable ami, il a dit, je crois, que 80 p. 100 des fonds placés dans l'industrie canadienne de l'automobile venaient des Etats-Unis.

M. COOTE: Quatre-vingt pour cent.

L'hon. M. ROBB: Je me demandais si l'honorable député avait consulté une statistique plus récente que celle qu'il a citée l'an dernier. L'on constatera en se reportant à la page 2503 des *Débats* qu'il a déclaré que 77.7 p. 100 du capital placé dans cette industrie était de provenance américaine. Il semblerait, s'il n'a pas fait erreur ce soir, que la mise de fonds américains a augmenté depuis. Je n'insiste pas sur ce détail, mais je dirai à mon honorable ami que quelle que soit la provenance du capital, cette industrie fournit du travail aux ouvriers canadiens. La fabrication canadienne de l'automobile et de ses accessoires comprend 78 établissements qui emploient des ouvriers canadiens et contribuent considérablement aux revenus de la trésorerie.

Mon honorable ami a cité des prix pour montrer la différence dans le coût d'un automobile de modèle semblable aux Etats-Unis et au Canada. Je sais qu'il y a une certaine différence, mais elle s'explique en partie. L'honorable député se rappellera que nous imposons une taxe de vente de 5 p. 100 et une taxe somptuaire, de 5 p. 100 aussi, sur les automobiles d'un prix inférieur à $1,200, tandis que sur les voitures dont le prix dépasse $1,200, l'impôt somptuaire est de 10 p. 100. Je rappelle cela pour montrer à mon honorable ami que même si ces chiffres sont exacts la différence dans le droit n'explique pas la différence dans les prix respectifs. J'accorde à mon honorable ami que dans plusieurs régions du Canada l'automobile est devenu nécessaire. Mais cela n'est pas toujours le cas, car je connais bien des gens qui, d'après moi, seraient mieux de n'en pas avoir. Et je ne dis pas

cela parce que je n'en ai jamais eu; je n'en ai jamais eu parce que je n'ai jamais cru que je pouvais me permettre d'en avoir et d'en entretenir un. D'abord, je n'aime pas à en payer le coût initial; puis, un automobile vous distrait de vos affaires, que vous soyez cultivateur ou manufacturier, alors que vous devriez vous trouver chez vous. Cependant, je ne veux pas poursuivre davantage cet argument.

Je ferai remarquer qu'il y a deux aspects à la question que l'honorable député a soulevée relativement au coût des automobiles au Canada. J'admettrai que les automobiles coûtent excessivement cher. Mais je suppose que tous les honorables députés se rappellent l'époque où ces machines n'existaient pas au pays; et lorsqu'elles firent leur apparition, on les voyait aussi souvent arrêtés sur la route qu'en mouvement. A cette époque, un homme n'avait pas besoin, pour être en vedette, de faire venir un Rolls Royce d'Angleterre ou une Marmon des Etats-Unis; et naturellement, il n'avait pas à payer un revenu au pays. Il n'avait qu'à acheter un attelage de steppeurs et personne, ni la province ni la municipalité, ne pouvait rien lui réclamer pour conduire son équipage sur les grandes routes. Mais l'apparition de l'automobile a tout changé cela, et je prétends que les provinces, au moyen de mesures législatives, ont reconnu que l'automobile est un luxe ou, du moins, une source de grandes dépenses au pays.

Comme le faisait si bien remarquer mon honorable ami, nous avons au Canada un nombre considérable d'automobiles. J'oublie les chiffres qu'il a cités, mais les données dont je dispose en fixent le nombre à 513,812. Des propriétaires de ces automobiles, les provinces retirent en impôts la somme de $9,290,900.82; dans le territoire du Yukon—et on peut se demander ce que l'on fait dans cette région avec un automobile—on compte 86 automobiles. Je crois que la population du Yukon ne comprend que des fonctionnaires du gouvernement. Dans les diverses provinces, le nombre des automobiles et la somme des impôts perçus sont comme suit:

	Nombre d'automobiles	Impôts
Ile du Prince-Edouard	2,167	$ 46,801 20
Nouvelle-Ecosse	16,159	418,241 75
Nouveau-Brunswick	13,746	301,272 16
Québec	61,995	1,891,626 53
Ontario	240,933	3,823,704 60
Manitoba	42,200	588,369 95
Saskatchewan	61,367	701,492 50
Alberta	40,642	716,873 25
Colombie-Anglaise	34,526	802,518 84

Le tableau qui précède indique le chiffre d'impôts que perçoit chacune des provinces. Mais il existe aussi une autre source de revenus dans certaines provinces qu'alimentent les propriétaires d'automobiles. Dans la Colombie-Anglaise, le Manitoba, Québec et l'Ile-du-Prince-Edouard, on impose une taxe sur l'essence, de sorte que ces provinces considèrent l'automobile comme une source raisonnable d'impôt. Autrefois, lorsque les gens achetaient plutôt des steppeurs que des Rolls Royce et des Marmons, personne n'avait l'idée d'établir un impôt sur l'avoine, comme certaines provinces imposent aujourd'hui une taxe sur l'essence. Toute la situation a donc changé. Le fait est que l'automobile a forcé les différentes provinces du Canada à consacrer des millions à l'amélioration des routes, sans compter les sommes que demande l'entretien de ces dernières. Je prétends que l'automobile convient très bien comme source d'impôts.

Comme je l'ai dit au début, nous sommes à la veille de la présentation du budget, et le gouvernement doit créer des sources de revenus. Des gens s'adressent au gouvernement et demandent de nouvelles voies ferrées, le prolongement des voies actuelles, des améliorations aux ports, aux ponts, aux élévateurs à grain, et autres travaux publics,—tandis que certains demandent qu'on abandonne d'autres sources de revenu. S'il nous faut faire honneur à nos obligations nationales, payer l'intérêt sur la dette publique, les pensions de nos soldats, des veuves et des orphelins de ceux qui ne sont jamais revenus, et les frais d'administration, il nous faut des sources de revenu, et si nous renonçons au revenu que donnent les automobiles, il nous faut imposer des droits sur d'autres articles Mon honorable ami a suggéré un impôt additionnel d'accise. Vraiment, c'est un point qu'il vaut la peine d'étudier. Nous imposons maintenant une taxe de vente de 5 p. 100 et une taxe de luxe de 5 p. 100 sur les automobiles jusqu'à une valeur de $1,200 et une taxe additionnelle de 5 p. 100 sur les automobiles qui dépassent cette valeur. Je crois que mon honorable ami maintenant qu'il a discuté sa résolution ferait bien de ne pas insister et d'attendre la présentation du budget.

M. CAMPBELL: Monsieur l'Orateur, le ministre intérimaire des Finances (M. Robb), semble attacher une grande importance sur ce qu'il considère les effets de l'application du principe que comporte cette résolution, la disparition d'une source de revenu. Je ne suis pas convaincu que tel serait le résultat et à l'appui de cette assertion je désire citer certains chiffres sur la fabrication et la vente des automobiles au Canada. En 1920, la valeur des automobiles et de pièces d'automobiles fabriqués au pays s'élevait à $137,420,000. Les salaires payés atteignirent la somme de $19,368,000. On a exporté des automobiles et

des pièces d'automobiles pour une valeur de $116,509,000. Des salaires payés pour la fabrication totale, ceux imputables à la production domestique sont de $16,376,000. Si nous réduisons le prix d'achat de ces choses à ce qu'il en coûterait pour les importer, c'est-à-dire en éliminant les droits, ce dont notre manufacturier bénéficie évidemment, la valeur ainsi importée serait de $101,792,000. Si ces automobiles et ces accessoires avaient été importés au lieu d'être fabriqués ici, ils auraient rapporté au trésor du Dominion, en 1920, une somme de $35,627,000. De sorte que nous aurions été beaucoup mieux si nous n'avions pas fabriqué d'automobiles. On dira que nous aurions privé d'emploi un grand nombre d'ouvriers. Prenons les gages ainsi gagnés: si nous avions fait tomber ces $35,627,000 dans le trésor, nous aurions pu laisser ces hommes inoccupés et leur payer plein salaire, et nous aurions eu une balance de $19,251,100.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami voudrait-il appliquer cette théorie à toutes les industries du Canada? Est-ce là sa politique?

M. CAMPBELL: Nous sommes à discuter les automobiles, mais d'une façon générale, c'est vrai. La chose est cependant plus vraie pour les automobiles qu'elle ne l'est pour toute autre industrie. Il y a des industries qui se sont débattues contre des difficultés durant toutes ces dernières années et qui, encore aujourd'hui, ne font pas beaucoup d'argent; je sais que c'est le cas pour un grand nombre de manufacturiers. Mais cela n'est pas le cas pour l'industrie de l'automobile. Le fait est qu'il n'y a pas d'histoire dans les Mille et Une Nuits, pas même la Lampe d'Aladin, qui soit plus merveilleuse que l'histoire financière de quelques-uns de nos fabricants d'automobiles. Après tout, je ne veux pas tant voir baisser le prix des automobiles que voir enrichir le Trésor. Si nous baissions de 10 p. 100 ce droit, tout en laissant au fabricant local un tarif de protection de 25 p. 100, et si nous imposions une taxe d'accise de 10 p. 100, nous augmenterions de beaucoup le revenu sans rien ajouter au coût de l'automobile pour le consommateur. Et ce que le ministre cherche, je crois, c'est le revenu.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami veut-il que nous ajoutions 10 p. 100 de plus au 10 p. 100 déjà imposé sur les automobiles dispendieux?

M. CAMPBELL: D'une certaine façon, oui.

L'hon. M. ROBB: Cela ferait 20 p. 100?

M. CAMPBELL: Je suggère au ministre de réduire le tarif de 35 à 25 p. 100 et d'imposer 10 p. 100 de plus en droits d'accise.

L'hon. M. ROBB: Cela ferait un droit d'accise de 20 p. 100? Je veux savoir exactement.

M. CAMPBELL: Oui, mais je voudrais l'imposer aussi bien sur les automobiles peu dispendieux. Cela ne comporterait pas une augmentation de prix pour le consommateur, mais une augmentation substantielle dans le revenu, et je crois que c'est un point très important. Cela peut se faire sans que le fabricant en souffre beaucoup. Si vous songez à l'histoire d'une certaine compagnie de ce pays, ma suggestion pourrait être exécutée sans aucun inconvénient pour elle.

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle prête à se prononcer? Si quelque honorable député désire parler maintenant, qu'il le fasse, car le motionnaire va clore le débat.

M. SPENCE: Le ministre pourrait-il nous dire quel est aujourd'hui le droit sur les automobiles et quelle est la taxe?

L'hon. M. ROBB: Les droits fixés à l'article 438, du tarif de douane sont: préférence britannique. 22½ p. 100; intermédiaire, 30 p. 100; général, 35 p. 100. De plus, nous faisons payer la taxe de vente de 5 p. 100 sur la valeur après le paiement des droits, une taxe de luxe de 5 p. 100 sur les automobiles valant jusqu'à $1,200 et une taxe de luxe de 10 p. 100 sur ceux valant plus que cette somme. Si je comprends bien mon honorable ami, il voudrait porter la taxe de luxe à 20 p. 100 au lieu de 10 p. 100. J'espère que je ne suis pas injuste envers mon honorable ami en interprétant ainsi sa proposition.

M. CLARK: La taxe de luxe et celle de vente s'appliquent-elles également aux automobiles de fabrication américaine et à ceux de fabrication canadienne?

L'hon. M. ROBB: Certes, oui.

M. MORIN: Quand nous importons des automobiles américains, payons-nous la taxe d'accise de 5 p. 100 au gouvernement des Etats-Unis?

L'hon. M. ROBB: Non, au gouvernement canadien.

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

M. W. C. GOOD (Brant): Monsieur l'Orateur, j'attendais, pour me lever, que le ministre eût répondu à ces questions, mais je vais continuer. Je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur quelques chiffres détaillés que j'ai présentés il y a deux ou trois ans quant aux profits de la Ford Company of Canada. Il me semble que le seul résultat de notre politique tarifaire, pour ce qui est de l'industrie de l'automobile, ait été de laisser tomber des som-

mes énormes dans les goussets des millionnaires américains au détriment de la plupart des Canadiens qui se servent des automobiles. Cela devrait nous faire réfléchir très sérieusement, et j'espère, comme je l'ai déjà dit, que le Gouvernement augmentera la taxe d'accise et abaissera le droit de douane. De cette façon, on augmentera les revenus du trésor public, sans relever le prix versé par le consommateur pour la voiture. De fait, nous augmenterons nos revenus probablement de deux ou trois fois, tout en diminuant le prix payé par le consommateur canadien.

Le ministre suppléant des Finances (l'honorable M. Robb) a laissé entendre que l'automobile est purement un luxe.

L'hon. M. ROBB: Non.

M. GOOD: Il me fait plaisir de l'entendre rectifier cette impression. En tout cas, en ce qui concerne les fermiers, en particulier ceux de l'Ouest—ces remarques s'appliquent aussi à plusieurs régions de l'Ontario et de l'Est—l'automobile devient aussi utile, aussi nécessaire que tout instrument aratoire; sur la ferme, c'est une nécessité, et non un luxe; l'on ne devrait pas l'oublier. J'admets que, dans plusieurs cas, l'automobile est un luxe et qu'on pourrait fort bien s'en passer, et cette remarque s'applique plus au citadin qu'à l'habitant des campagnes. Il serait intéressant de se demander comment il se fait que certains citadins, qui n'en ont pas besoin, peuvent acheter des voitures dispendieuses et parcourir, dans ces voitures, le pays d'un bout à l'autre.

Encore un mot au sujet de l'emploi que la fabrication des automobiles procure aux ouvriers. On a démontré, sans l'ombre d'un doute, que l'on pourrait mettre à la retraite tous ceux qui s'occupent de cette industrie, et réaliser encore un gain. Qu'on leur accorde une pension à vie.

M. EULER: Recommandez-vous cette mesure?

M. GOOD: Non, je ne la recommande pas, mais rien ne nous force à agir de la sorte. Allégez le fardeau qu'a à supporter l'acheteur d'automobiles, le pouvoir d'achat de ce dernier augmentera, et si ces hommes doivent chercher une nouvelle situation, on pourra les employer sur la ferme, par exemple. L'agriculture a besoin, au Canada, de beaucoup plus d'ouvriers qu'il n'y en a actuellement; mais les fermiers, faute d'argent, ne peuvent engager la main-d'œuvre. Si le fermier paie moins cher son automobile, il pourra engager plus d'ouvriers et perfectionner ses méthodes de culture.

M. WOODSWORTH: Cela ne résoudrait-il pas le problème de l'aide aux veuves et aux orphelins, qui préoccupe si fort le ministre?

M. GOOD: Oui, je suis sûr qu'il le résoudrait. On ne peut se plaindre d'un manque d'emplois utiles au Canada; cela saute aux yeux, de quelque façon qu'on l'envisage. Il me semble, que dans le cas actuel, il est un peu osé de dire que les ouvriers en question devront chômer. J'espère que l'on nous consultera sur ce sujet et que mes honorables collègues se prononceront pour ou contre la résolution.

M. CASGRAIN (Texte): Monsieur l'Orateur, avant la clôture de ce débat je crois qu'il serait peut-être opportun de soumettre à la Chambre certaines considérations qui d'ailleurs ont déjà été présentées par l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb), La résolution proposée par l'honorable député est peut-être l'une de celles que toutes les classes de la société voudraient voir adoptée, pour les raisons que le proposeur de la résolution a lui-même avancées ce soir devant cette Chambre. En effet, le monde du commerce et des affaires de même que les classes les plus humbles chez nos cultivateurs; les districts ruraux, tout comme les villes de moindre importance et les villes les plus considérables, tout le monde désirerait, tant pour ses affaires que pour son agrément, pouvoir se procurer des automobiles à de meilleures conditions qu'actuellement. D'un autre côté, l'honorable ministre intérimaire des Finances explique la position du Gouvernement; il fait remarquer qu'on est actuellement à préparer le budget et que dans quelques jours nous aurons devant cette Chambre les exposés budgétaires pour l'année prochaine. Dans ces circonstances, je ne vois pas quel mal il pourrait y avoir à différer cette résolution jusqu'à la présentation du budget. En plusieurs occasions, nous avons déjà vu certaines résolutions adoptées d'une manière trop hâtive causer de grands embarras à certaines classes de la société que l'on voulait favoriser. Je crois que tout le monde est d'accord à penser que la résolution a du bon, mais elle devrait être soumise à une étude plus approfondie, comme le disait l'honorable ministre, afin de pouvoir obtenir une réduction, le cas échéant, sans encourir les désavantages que l'adoption de cette résolution occasionnerait. C'est pour cela que je demanderais à l'honorable député de bien vouloir différer le vote sur cette question jusqu'au temps où le budget sera présenté, alors que connaissant ce qu'il renferme, nous pourrons agir en connaissance de cause.

M. SUTHERLAND: Monsieur l'Orateur, je ne ferai que de brèves remarques à propos de la résolution. Il doit être évident, pour tout le monde, que notre tarif favorise certaines catégories de la population et que nous avons besoin d'un tarif établi suivant un principe plus équitable. Je lis dans la *Gazette* de Montréal, numéro d'aujourd'hui, qu'au cours de la semaine dernière il s'est vendu sur le marché de Montréal 29,452 boîtes de fromage de la Nouvelle-Zélande et qu'on a importé des Etats-Unis 16,878 boîtes d'œufs. Les honorables députés se rendent-ils bien compte de la différence entre les droits sur ces denrées et celui des automobiles—9 p. 100 dans un cas et 35 p. 100 dans l'autre? Il est bien clair que le droit sur les produits de la ferme ne va pas de pair avec celui qui frappe les automobiles. Je ne partage pas l'opinion du ministre intérimaire des Finances qui prétend que l'automobile est un objet de luxe. Particulièrement à la ferme l'automobile est devenu aussi nécessaire qu'aucun autre instrument dont on se sert pour l'agriculture—et je parle, ici, d'une ferme exploitée selon les méthodes modernes. A la vérité beaucoup d'agriculteurs de nos jours auraient besoin non seulement d'un auto, mais de deux, et quelques-uns d'entre eux, un camion automobile en plus, pour parer à l'insuffisance de la main-d'œuvre. Le ministre a fait remarquer que les provinces prélèvent de lourds impôts sur les automobiles. J'en conviens. Mais je rappellerai que le gouvernement fédéral a cesser de contribuer, comme il l'a déjà fait, à la construction des grandes routes; ce sont, alors, les provinces qui, sans subsides du fédéral, doivent assurer cette construction.

L'hon. M. ROBB: C'est l'avènement de l'automobile qui a incité un gouvernement passé à faire voter une loi de bons chemins, augmentant, de ce fait, considérablement la dette de ce pays.

M. SUTHERLAND: Je conviens que l'automobile est la cause de la construction de routes qui coûtent si cher; mais, d'autre part, le coût élevé du transport par chemin de fer a rendu ces routes nécessaires. Une grande partie des marchandises transportées autrefois, surtout sur de courtes distances, par chemins de fer, l'est aujourd'hui par l'automobile, de sorte qu'il ne faut pas porter exclusivement au compte de l'automobile de promenade la dépense de construction et d'entretien des grandes routes. Je n'ai voulu que signaler à l'attention de la Chambre cette différence dans le tarif, tel que la *Gazette* de Montréal le signale. Quoique cela n'ait pas de rapport direct avec la résolution dont la Chambre est saisie, je voudrais, quand même, insister sur le besoin qui se fait sentir de modifier le tarif de façon à protéger toute la population du pays, plutôt que d'assurer une préférence d'une classe privilégiée à la faveur d'un tarif élevé, quand d'autres souffrent d'un tarif qui ne l'est pas assez.

M. COOTE: Monsieur l'Orateur, en mettant fin à ce débat...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne désire pas voter sur cette question sans avoir fait une déclaration à son sujet. L'ardeur que viennent de déployer mes honorables amis à ma gauche à ce propos me désappointe plutôt; je ne suis plus désappointé de l'attitude des honorables députés d'en face, parce qu'ils semblent avoir totalement perdu tout intérêt aux questions qui, il n'y a pas longtemps encore, les mettaient dans une si grande agitation. Si je m'en souviens bien les grandes et petites avenues de l'Ontario ont retenti du bruit des dénonciations de cet infâme impôt sur les automobiles. N'est-ce pas à ce propos que l'honorable M. Raney, se drapant dans le drapeau du libre-échange a fait le tour de la province de l'Ontario, allant de tribune en tribune et dirigeant ses attaques contre le gouvernement de l'époque, le dénonçant comme l'ami des monopoles et des trusts. Il n'y avait rien pour exciter sa colère comme l'impôt sur l'automobile; et il avait alors l'appui de tous les honorables députés qui siègent à ma gauche, dont j'ai lu les discours. Maintenant que cette question est soulevée par une motion de l'honorable député de Macleod, une réunion religieuse serait un brouhaha en comparaison de la vigueur dont on a fait preuve au cours de ce débat. Le chef du parti progressiste a permis à l'honorable député de Macleod de répondre, sans même formuler une opinion, et les honorables députés d'en face ont été silencieux comme la tombe, sauf un qui a pris soin de s'exprimer dans une langue que la plupart d'entre nous ne peuvent comprendre. Où se trouve le ministre de l'Intérieur? C'était un sujet qui le rendait le plus éloquent.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Le très honorable député voudra-t-il citer un de mes discours de ce temps-là.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a quelques mois je citais le ministre et le lendemain je l'invitais à s'expliquer au début de la séance; et j'attends encore et en vain. Alors je ne vois pas quel profit j'aurais à citer le ministre de l'Intérieur.

Le ministre qui répond au nom du Gouvernement se borne à faire valoir les exigences du revenu. C'est la vieille histoire des gouvernements libéraux protectionnistes: ils ne peuvent jamais effectuer de réductions à cause des exigences du trésor. Le Gouvernement n'ignore pas qu'il y a dans le tarif nombre d'articles sur lesquels une réduction se traduirait par un accroissement du revenu; il y en a plusieurs et je ne suis pas certain si celui dont il s'agit n'est pas du nombre. Je ne saurais le dire d'une manière certaine, mais j'ai lieu de croire qu'il en est ainsi. Le ministre n'a sûrement pas démontré que ce n'en était pas un. Le ministre sait, aussi bien qu'il a connaissance d'être assis à son siège, que même si un dégrèvement peut accroître le revenu, ce ce peut être la pire chose au monde pour un pays; et voilà l'argumentation qu'il aurait dû faire devant cette Chambre. C'est la raison pour laquelle il maintient la taxe et la seule qui puisse justifier son maintien, parce qu'agir autrement serait préjudiciable au commerce canadien. Les honorables messieurs s'attachent à une seule industrie; ils présument que le droit entier s'ajoute au prix de vente et que chaque fabricant empoche ce droit additionnel. Puis ils soutiennent: Nous avons mis tant dans la poche du fabricant; nous nous en trouverions mieux d'avoir payé ça aux ouvriers et de les avoir gardés à la maison à ne rien faire. Cela montre simplement que ces gens ne saisissent pas la situation dans son ensemble. Une industrie dépend d'une autre; une industrie procure du travail à une autre, et la perte d'une industrie n'est pas la perte d'une seule industrie; c'est la perte de plusieurs. Toute l'affaire ralentit la vie commerciale et industrielle du pays. Le ministre lui-même prend garde de ne pas abaisser un droit au delà du point où une industrie a une chance de vivre et une chance de progresser et de grandir en ce Dominion, et j'aurais aimé que le ministre eût présenté une défense en ce sens qu'il sait être bon—et non cette défense boîteuse en s'abritant derrière le revenu, qu'il craint toujours de voir diminuer.

Quel plaidoyer a fait l'honorable député de Macleod? Il a commencé par citer un extrait de ce discours que j'ai prononcé en 1911 qui eut au moins le bon effet de constituer durant plusieurs années la nourriture intellectuelle des honorables messieurs à ma gauche, un discours dans lequel, entre autres arguments à l'appui d'un degrèvement des instruments arratoires, j'employais le suivant: les positions conquises par le fabricant canadien non seulement sur le marché domestique mais encore sur les marchés étrangers démontrent que le tarif à cette époque dépassait les besoins de ce fabricant. Je soutins et soutins de façon très claire qu'il avait droit, ou plutôt que le pays avait droit, sur les articles produits par le fabricant d'instruments aratoires, à un tarif tel qu'il puisse maintenir ses positions sur le marché canadien et gagner aussi du terrain sur les marchés des autres pays du monde; mais il n'a pas droit à plus. Mais je ne me bornai pas à cet argument. J'allai plus loin et j'apportai des preuves pour établir que de l'aveu des chefs de fabriques de ce pays, ils avaient si bien réussi à accroître l'industrie sous un tarif relativement à point qu'ils étaient capables de produire sur une échelle comparable celle de leurs concurrents américains et à un coût très peu supérieur, s'il l'était vraiment. Je croyais avoir fait un très fort plaidoyer et je citai d'autres faits à part ceux qu'a mentionnés aujourd'hui l'honorable député de Macleod. Mais comme je l'ai dit à la dernière session et l'ai répété fréquemment dans cette Chambre, il y avait une lacune, je crois, dans mon exposé d'alors. Je n'accordai pas assez d'importance, ce me semble, à l'avantage que le commerce d'exportation fournit au fabricant canadien pour ce qui est d'augmenter l'échelle de sa production et conséquemment de pouvoir diminuer les prix au pays. Voici une particularité dont doit être frappé quiconque connaît ou observe l'industrie canadienne ou celle de n'importe quel autre pays depuis quelque temps, et dans les pays où la protection est la plus élevée, aujourd'hui, en France, par exemple, dans les pays où la muraille de notre tarif serait à peine visible à côté de la leur, vous ne rencontrez pas de gens se plaignant de payer l'entretien de grands fabricants, de fabricants riches et millionnaires. En fait, grâce précisément à ce tarif, ils sont en mesure de vendre et ils vendent leurs produits à l'intérieur des frontières françaises à plus bas prix que n'en payent les consommateurs des autres pays de l'univers, à de plus bas prix même que n'en payent les consommateurs de la Grande-Bretagne à l'heure actuelle.

Je ne suis pas sûr, je ne suis certainement pas convaincu par aucun des arguments du ministre intérimaire des Finances qu'il ne soit pas possible d'abaisser le tarif relativement aux automobiles tout en conservant cette industrie. Il n'a pas présenté un seul bon argument sur la question. D'un autre côté, l'argument de l'honorable député de Macleod ne me convainc pas. Je sais que la différence des prix payés par le consommateur canadien et le consommateur américain. Cela provient dans une très large mesure de ce que nous avons cet impôts de luxe de 10 p. 100. Le consommateur regarde toujours cet impôt comme une mesure tarifaire; il passe pour une

partie du régime protecteur et le tarif protecteur reçoit le blâme que l'on peut attribuer dans une bonne mesure à l'impôt somptuaire.

M. SALES: La différence du prix des automobiles aux Etats-Unis et au Canada n'était-elle pas la même avant l'établissement de l'impôt somptuaire?

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il en était ainsi sans l'impôt somptuaire, la différence est bien moindre maintenant, indice qu'à mesure que l'industrie se développe, la différence diminue entre le prix d'achat aux Etats-Unis et ici. J'ai discuté cette question il y a plusieurs années avec un grand établissement canadien. J'ai découvert d'après leurs livres—je ne suis pas comptable cependant—qu'ils ont raison de dire que le développement de l'exportation leur a permis d'abaisser le prix de revient à près de 10 p. 100 du prix de la voiture américaine fabriquée sur l'autre rive. Ce n'est pas une grosse différence; mais si l'on ajoute la taxe de luxe, qui est de 10 p. 100, nous voilà à 20 p. 100. Tenez compte maintenant des frais plus élevés de livraison dans un pays où la population est parsemée et l'on comprend qu'il y ait un écart entre le prix canadien et le prix américain. Il y a aussi la taxe des ventes qui n'existe pas aux Etats-Unis. En sorte que si la différence du coût de fabrication est de 10 p. 100 à l'usine, l'écart monte à 25 p. 100 pour le prix du consommateur, sans parler des frais de livraison plus élevés en Canada. On voit donc que la cause du prix supérieur de l'automobile canadienne n'est pas uniquement le droit de douane.

Le tarif douanier compte sans doute pour quelque chose; mais je ne voudrais pas qu'on diminue encore, par un acte inconsidéré, la confiance que l'industrie canadienne mérite à si bon droit. Cette confiance n'a été que trop ébranlée, à un tel point que l'expansion des affaires est impossible tant que le présent ministère demeurera au pouvoir. Cette confiance n'existe pas et ne reviendra pas avant quelques années parce que l'attitude du Gouvernement l'a compromise et même ruinée. Si le Gouvernement se rend à cette sollicitation et abaisse le droit sur l'automobile, notre état sera pire qu'auparavant. Le motionnaire et le ministre n'ont pas établi leur prétention. Que dit le ministre de la Justice?

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Que voulez-vous qu'on vous dise?

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne pouvez rien dire? Vous ai-je bien compris?

L'hon. M. LAPOINTE: C'est l'électeur qui vous répondra.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a essayé de répondre dans la Chambre précédente Je constate avec plaisir qu'il évite de le faire aujourd'hui.

L'hon. M. LAPOINTE: Vous aurez votre réponse un de ces jours.

M. COOTE: Je regrette de n'avoir pu convaincre le chef de l'opposition (M. Meighen) que la réduction demandée pourrait avoir lieu à l'avantage du pays. Si je l'ai bien compris, il a dit avoir acquis la certitude que le prix de fabrication en Canada dépasse de 10 p. 100 seulement celui des usines américaines. Je regrette d'avoir déjà envoyé mes tableaux au service sténographique du hansard.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai parlé d'un établissement seulement.

M. COOTE: Voici une coupure que je me suis procurée à une agence sérieuse; elle donne les chiffres suivants dans une note inframarginale.

Les prix ci-dessus s'entendent "chargé en gare" des Etats-Unis ou du Canada, non compris la taxe.

Les prix sont les suivants:

		Etats-Unis	Canada
Coach	Chevrolet	$ 735	$ 1,015 ou 38% plus élevé
Coach	Oakland	1,215	1,695 ou 39% plus élevé
Coach	McLaughlin-Buick	1,295	1,820 ou 41% plus élevé
Coach	Oldsmobile	1,075	1,495 ou 39% plus élevé
Coach	Hudson	1,345	1,840 ou 37% plus élevé

Je pourrais allonger la liste. J'ai examiné la question pour plusieurs marques d'automobile. J'ai comparé les prix et aucun n'est inférieur à 37 p. 100. Les prix exigés des acheteurs canadiens, après payement de tout impôt sont presque en chaque cas supérieurs de 50 p. 100 à ceux des Etats-Unis. Le droit d'entrée aux Etats-Unis est de 25 p. 100. S'il est vrai que l'existence d'un droit élevé assure le bon marché des objets qui l'acquittent, comment expliquer que malgré un droit dépassant de 10 p. 100 le droit américain, le consommateur canadien paye encore son automobile 37 p. 100 plus cher qu'aux Etats-Unis, pris à la fabrique? Je ne saurais comprendre cela.

Le chef de l'opposition a affirmé que le prix des automobiles en France est plus bas que partout ailleurs. C'est possible; mais alors la raison doit se trouver dans le fait que le franc est déprécié, chose qui est si redoutée par nos industriels et nos financiers et qui permet à la France de fabriquer à bas prix.

Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre pour discuter tous les arguments développés par le chef de la gauche ou par le ministre des Finances; mais je veux en examiner quelques-uns. Le premier argument dont mes honora-

bles amis se sont prévalus, c'est que mes chiffres accusent un écart relativement au pourcentage du capital américain placé dans cette industrie; on me fait un grave reproche d'avoir estimé ce capital à 77.8 p. 100 l'année dernière tandis que, cette année, je l'ai estimé à 80 p. 100. Il y a là un écart de 2.3 p. 100, je l'admets volontiers. Je n'avais pas de chiffres exacts en main; il s'agit d'une question qui n'a pas été définitivement réglée. Cependant, quelqu'un de très bien renseigné sur cette question m'a affirmé dernièrement que ce pourcentage atteint 80 p. 100; les fabriques américaines, prétend-il, continuent à établir des succursales au Canada dont elles détiennent pratiquement tout le capital. La différence n'est pas assez sensible, à mon avis, pour nuire à la solidité de mon argumentation.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je désire revenir brièvement sur la question des camions que je n'ai pas discutée suffisamment tout à l'heure. Cette question revêt une grande importance, à mon sens, non seulement pour les cultivateurs, mais aussi pour les manufacturiers. Le plus grand nombre de ceux-ci utilisent des camions, et ce droit de 35 p. 100—il est réellement de 37 p. 100—imposé sur les camions est véritablement un fardeau pour l'acheteur. Il constitue un grave inconvénient et une sérieuse injustice pour les cultivateurs éloignés des voies ferrées et qui ont absolument besoin de ces camions. Je ne réclame pas la diminution des droits sur les automobiles de luxe. Cela importe peu, suivant moi; toutefois, le moment est arrivé de dégrever les voitures à bon marché. Le peuple réclame cette réforme et il prendra les moyens de l'obtenir avant longtemps. Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a dit qu'il n'a jamais eu d'automobile parce que ses moyens ne le lui permettent pas. S'il diminuait les droits sur les automobiles, il serait en mesure d'en avoir un.

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas le temps de me promener.

M. COOTE: Si le ministre intérimaire des Finances, avec son traitement annuel de $14,000, n'a pas les moyens d'avoir un automabile, je voudrais bien qu'il se rendît compte de la situation dans laquelle se trouve le pauvre cultivateur qui habite à 15 ou 20 milles de la ville la plus proche. Comment peut-il s'acheter une automobile? Tandis que j'en suis sur ce sujet, je tiens à citer le cas d'un excellent colon de ma région; c'est un magnifique type d'immigrant originaire de la Suède. Or, voici la déclaration qu'il m'a faite l'année dernière: "Quand mes moyens ne me permettront plus d'avoir un automobile, j'abandonnerai ma ferme. Je ne pourrais pas rester ici avec une famille, si nous n'avions pas d'auto. Et je suis bien décidé à abandonner ma ferme le jour où je ne serai plus en mesure d'entretenir ma voiture." Ceux qui travaillent à amener des immigrants au pays feraient donc bien de réduire les droits sur les automobiles, s'ils veulent que les nouveaux venus restent sur leurs terres. Le ministre intérimaire des Finances a mentionné la forte taxe que les autorités provinciales retirent des automobiles. Voilà encore un autre argument à l'appui de la motion que j'ai proposée. Entre toutes les industries du pays, est-ce que l'on va choisir de faire porter les plus lourds impôts par l'automobile? Je ne vois pas de raison pour qu'il en soit ainsi. Au dire du ministre intérimaire des Finances, il fut un temps où il n'y avait pas d'automobiles du tout. J'ai cru qu'il en concluait peut-être que ceux qui n'ont pas d'automobiles devront s'en passer. Mais il fut une époque également où les chemins de fer étaient inconnus au Canada. Le ministre voudrait-il nous voir revenir à l'ancienne méthode et charroyer tous nos produits à force de cheval? Il fut un temps où le cultivateur n'avait ni faucheuse ni moissonneuse. Le ministre est-il d'avis que nous devrions revenir à l'usage de la faucille et de la faux? Le ministre a également fait allusion aux lourds impôts que les fabricants d'automobiles sont tenus d'acquitter. Or, je relève dans le hansard de l'année dernière, séance du 17 mars, page 374, les remarques suivantes de l'honorable député de Springfield (M. Hoey) et où il énumère les taxes payées par certains manufacturiers:

> De 1915 à 1918 inclusivement, un établissement canadien a fabriqué 113,542 automobiles pour lesquelles on a exigé des acheteurs $13,394,941 de plus que s'ils avaient eu à payer les prix qui prévalaient aux Etats-Unis. Ce que la maison a payé en salaires pour faire fabriquer ces voitures qu'elle a vendues au Canada se chiffre à $9,083,360 et, en tout, elle a payé $11,960,807 en salaires dans le cour de ces quelques années-là. On soit donc ce qu'il lui en a coûté en salaires pour faire fabriquer des voitures qu'elle a vendues au pays et à l'étranger. Dans le même espace de temps, elle a déboursé $2,284,145 sous forme de taxes, ce qui laisse un excédent de $2,027,436. Que signifient ces chiffres? Ils font voir que l'Etat aurait pu, durant cette période, payer tous les salaires et toutes les taxes que cette maison-là a payés et avoir en caisse un excédent de $2,027,436, c'est-à-dire de quoi payer plus de la moitié du droit que cette maison a acquitté sur les matières premières entrant dans la fabrication de cet article.

Je regrette que le ministre intérimaire des Finances n'ait pas jugé à propos d'examiner un peu plus attentivement mon projet d'augmenter la taxe d'accise de façon à compenser toute perte de revenus résultant de l'abaissement du tarif douanier. Il s'est contenté de dire que le plan méritait d'être mis à l'étude et dans l'idée du ministre, je le suppose, voilà qui est de nature à nous satisfaire. J'espère qu'il examinera le projet.

Je suis désappointé de l'attitude du ministre intérimaire des Finances. Si le Gouvernement refuse de diminuer les droits sur les automobiles, surtout sur les camions et les voitures à bon marché, il devrait renoncer à prétendre qu'il est disposé à réduire le tarif douanier.

Quant à la réduction, l'interprétation de la motion, telle qu'elle est rédigée et si elle est adoptée par la Chambre, est laissée au Gouvernement. Il ne m'appartient pas de dire de combien devrait être réduit le droit actuel, mais il devrait y avoir une diminution notable pour les voitures et les camions automobiles à bon marché. Personnellement, peu m'importe que les automobiles dispendieux soient frappés d'un droit moins élevé ou non. Quand je visite les villes de l'est du Canada, Ottawa comprise, je suis toujours surpris du grand nombre d'automobiles de luxe qui circulent dans les rues. Le Gouvernement économiserait de l'argent sur ses propres automobiles de prix s'il diminuait le droit. Lorsque je vois la quantité de vieilles voitures délabrées dans certaines campagnes, je ne puis m'empêcher de songer qu'il y a quelque chose de défectueux au pays. Les habitants des régions rurales contribuent dans la mesure de leurs forces au progrès du pays mais ils ne sont pas traités avec équité. Il est peut-être difficile de convaincre les représentants des circonscriptions urbaines de la nécessité de réduire ces droits mais qu'ils visitent les régions rurales et voient quelles sortes d'automobiles sont à l'usage de quelques-uns et combien sont incapables de s'en acheter, et ils consentiront à adopter cette résolution. En terminant, j'espère que la majorité des membres appuieront cette motion parce qu'ils auront l'approbation du peuple, qui leur accordera sa confiance en retour.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami propose-t-il d'ajouter le même impôt d'accise que le tarif douanier qui serait élevé? Est-il du même avis que l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) qui suggère d'enlever 10 p. 100 et d'ajouter 10 p. 100?

M. COOTE: Non pas, parce que l'impôt d'accise serait ajouté à tous les automobiles, importés ou manufacturés au pays, et une augmentation beaucoup plus modeste que l'impôt d'accise que le montant soustrait du tarif procurerait autant de revenus pour le pays qu'il en réalise maintenant.

(La motion de M. Coote, mise aux voix, est rejetée.)

ONT VOTE POUR:

Messieurs:

Bancroft,
Baxter,
Beaubien,
Bird
Black (Huron),
Brethen,
Brown,
Caldwell,
Campbell,
Carroll,
Coote,
Crerar,
Davies,
Doucet,
Drummond,
Elliott (Waterloo),
Evans,
Fansher,
Forke,
Gardiner,
Garland (Bow-River),
Good,
Gould,
Halbert,
Hanson,
Hodgins,
Hoey,
Hopkins,
Humphrey,
Jelliff,
Johnston,
Jones,
Kellner,
Kennedy (Edmonton),
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),
King (Huron),
Knox,
Lovie,
Lucas,
McBride,
McConica,
McTaggart,
Martell,
Millar,
Milne,
Morrison,
Neill,
Pritchard,
Reed,
Ross (Kingston),
Ross (Simcoe),
Sales,
Sexsmith,
Shaw,
Sinclair (Oxford),
Speakman,
Spencer,
Steedsman,
Stewart (Humboldt),
Sutherland,
Thurston,
Wallace,
Ward,
Warner,
Woods,
Woodsworth. — 67.

ONT VOTE CONTRE:

Messieurs:

Baldwin,
Béland,
Benoît,
Binette,
Bouchard
Boucher,
Bowen,
Cahill,
Cardin,
Carruthers,
Casgrain,
Charters,
Chevrier,
Chisholm,
Church,
Clark,
Copp,
Delisle,
Denis (Saint-Denis),
Désaulniers,
Descôteaux,
Deslauriers,
Desrochers,
Dickie,
Drayton (sir Henry),
Euler,
Fafard,
Fiset (sir Eugène),
Fontaine,
Forrester,
Fortier,
Garland (Carleton),
Gendron,
Gordon,
Hanna,
Hubbs,
Hughes,
Hunt,
Kay,
King (Kootenay),
Lanctôt,
Lapierre,
Lapointe,
Logan,
MacLaren,
MacLean (I. P.-E.),
Maclean (York),
McIsaac,
McKay,
McKillop,
McMurray,
Marcile (Bagot),
Marler,
Meighen,
Mercier,
Mewburn,
Michaud,
Motherwell,
Munro,
Murdock,
Ouimet,
Papineau,
Pelletier,
Preston,
Rankin,
Raymond,
Rhéaume,
Robb,

Robichaud,	Spence,
Robitaille,	Stewart (Argenteuil),
Ryckman,	Stewart (Hamilton),
Savard,	Stewart (Leeds),
Séguin,	Stirling,
Senn,	Stork,
Simpson,	Thompson,
Sinclair (Queens) (I. P.-E.),	Tobin,
Snowball,	Tolmie. — 86.

M. MARTELL: Par mégarde, sans que j'y fusse pour rien, monsieur l'Orateur, mon vote n'a pas été inscrit. Si l'inscription du scrutin eut été bien faite,—et je maintiens qu'elle ne l'a pas été, j'aurais voté pour la motion de l'honorable député de Macleod (M. Coote) parce que j'en voulais l'adoption. Mais pendant l'inscription les honorables députés ne savaient pas pourquoi ils votaient.

Des VOIX: Règlement!

M. MARTELL: Je veux simplement exposer ma propre attitude en ma qualité de représentant du comité de Hants et dire que je me rallie à la résolution de l'honorable député.

M. CARROLL: Mon vote n'a pas été inscrit. Si j'ai bien compris on croyait que lorsque le greffier adjoint aurait terminé l'inscription du scrutin de l'autre côté de la Chambre il se tournerait de ce côté-ci pour inscrire le nom de ceux qui votaient l'adoption. Je me suis levé à ma place pour voter en ce sens mais mon vote n'a pas été inscrit.

M. LOVETT: J'ai pairé avec l'honorable député de Charlotte (M. Grimmer). J'aurais voté pour la motion.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A L'APPROVISIONNEMENT DU CANADA EN CHARBON

M. CHURCH (Toronto-Nord) propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le temps est venu pour le Canada d'arrêter une politique nationale relativement à son approvisionnement de houille, afin qu'aucune partie du pays ne dépende des Etats-Unis pour cet approvisionnement; que le Gouvernement devrait s'occuper sans retard d'un approvisionnement de houille britannique et canadien parce que cette politique est de nécessité à la fois sociale et économique, et conforme à l'intérêt bien entendu du Canada dans les années à venir; qu'un droit d'entrée devrait être imposé sur la houille américaine, afin d'assurer au Canada un approvisionnement exclusivement britannique, et, par voie de conséquence, une protection adéquate à la houille extraite et carbonisée en pays britannique; que les chemins de fer, puisque la houille sert indirectement à nourrir l'humanité, devraient transporter la houille au tarif de préférence accordé pour les denrées alimentaires.

Je n'ai pas l'intention de prononcer un long discours à ce sujet ce soir; mes opinions se trouvent déjà au hansard. Voici la troisième session à laquelle je signale la présente question à l'attention du Parlement; et j'ai déjà exposé assez longuement les considérations qui ont motivé ce projet de résolution. Depuis la dernière session on a voté près de $200,000 pour subventionner le transport au Canada central de la houille d'Alberta et des Provinces maritimes; mais on ne nous a pas donné un compte rendu détaillé de l'emploi de ces fonds. Je crois savoir qu'ils ont servi exclusivement au transport de la houille des Provinces maritimes à la province de Québec. On remarquera que le texte de la résolution traite d'un embargo sur la houille. Je suis d'avis qu'il faudrait frapper d'un droit d'entrée le charbon de provenance américaine afin d'assurer au Canada un approvisionnement tiré exclusivement de sources britanniques. Nous tenons à mettre en valeur nos propres ressources; et je crois nécessaire de nous assurer une protection telle que toute la houille employée au Canada soit extraite et carbonisée en pays britannique. Dernièrement certains amis du ministère aux Provinces maritimes, notamment le premier ministre Armstrong, ont invité le Gouvernement à imposer un droit sur la houille afin de stimuler l'industrie de ces régions. La province de Québec consume chaque année quelque cinq millions de tonnes de houille; là-dessus deux millions seulement viennent des Provinces maritimes; les trois autres sont de provenance américaine. Je l'ai déjà dit, je ne veux pas parler longtemps ce soir car l'an dernier la Chambre adopta, à l'unanimité le principe de la motion, c'est-à-dire l'opportunité pour le Canada d'avoir un programme national pour ce qui concerne l'extraction de la houille. Les raisons que j'ai avancées en faveur de ce programme national au sujet du charbon sont les mêmes que celles que j'expose en cette Chambre depuis trois ans; elles sont si bien comprises de mes honorables collègues que je n'ai pas besoin d'insister. Je me contente donc ce soir de proposer la résolution, pour que chaque tonne de houille employée au Canada soit extraite et carbonisée en territoire britannique, soit au pays de Galles, soit en Alberta, soit aux Provinces maritimes; ainsi nous donnerons du travail aux nôtres et payerons les salaires à des Canadiens.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): La résolution que propose l'honorable député fut adoptée par la Chambre à la dernière session sauf en ce qui concerne l'imposition d'un droit d'entrée sur la houille; encore à cette exception près le Gouvernement n'oppose aucune objection à la motion. Le relèvement du taux toutefois ne concorderait pas avec le principe consa-

cré par le vote de l'an dernier et je puis avouer franchement que le Gouvernement ne se croit pas en mesure d'agréer le relèvement de ce droit. Il est vrai que le premier ministre M. Armstrong et un certain nombre de propriétaires de houillères et autres intéressés sont venus voir le Gouvernement pendant l'intersession. Ils ont demandé qu'on augmente les droits sur le menu charbon de 14c. à 53c.; c'est la seule demande qu'ils ont faite relativement aux droits de douane.

Il me semble que la soirée est un peu trop avancée pour se mettre à discuter à fond cette proposition au sujet du charbon. C'est une question que j'ai beaucoup étudiée depuis deux ans. Au cours de la dernière session, la Chambre a voté une subvention de $200,000 pour faciliter le transport du charbon. A cause de la grève qui a eu lieu, l'an dernier, dans l'Alberta, on n'a pris aucune disposition pour faire transporter du charbon au moment où cela peut se faire économiquement par chemin de fer. Plus tard, alors que je me trouvais dans l'Ouest, j'ai eu une entrevue avec le premier ministre, M. Greenfield, à laquelle assistaient sir Henry Thornton et M. Stutchbury, le commissaire du combustible d'Alberta. Bien que le travail eût alors repris dans les mines, on décida qu'on était trop près de la saison où le blé commence à circuler sur les chemins de fer pour tenter l'expérience du transport de charbon d'Alberta dans l'Ontario afin d'établir un tarif. Dans tout l'Ontario, le charbon d'Alberta a donné satisfaction à ceux qui en ont employé. Il ne s'agit plus que des prix de transport. Je dirai, pour l'information de l'honorable député (M. Church) et d'autres collègues, que nous avons décidé de faire l'expérience ce printemps. J'ai suggéré qu'on s'entende pour que le charbon revienne sur wagon à $3.50 la tonne, qu'il soit remis aux chemins de fer par quantités d'un wagon à la fois pour être transporté aux points de distrubution ordinaires dans l'Ontario, et qu'on fasse tout son possible pour essayer d'établir un tarif moindre que le tarif actuel. Sir Henry Thornton a laissé entendre, au cours de l'entrevue, que les chemins de fer ne pouvaient pas transporter ce charbon à moins de $9 la tonne. Je vois d'après les dépêches publiées pas plus tard qu'hier dans les journaux—je n'ai pas été renseigné autrement—que le gouvernement d'Alberta et la compagnie de chemin de fer sont encore en pourparlers et qu'on se propose de fixer le tarif à $7 la tonne pour une consignation de 50,000 tonnes à titre d'essai. Comme je l'ai dit, cette expédition se fera au printemps. On estime que si l'on pouvait arriver à un tarif de $6 la tonne et avoir le charbon sur wagon à $3.50 la tonne, on pourrait amener le charbon d'Alberta dans l'Ontario et supporter la concurrence de l'anthracite américain.

Au cours des recherches faites par la commission du combustible, on a tâché de voir s'il ne serait pas possible de supplanter l'anthracite importé des Etats-Unis dans les provinces d'Ontario et de Québec. Naturellement, le charbon d'Alberta sera en grande partie, sinon totalement, du lignite bon à des fins domestiques, et nous espérons qu'il supplantera l'anthracite américain qui est importé dans ces provinces.

Les houillères de la Nouvelle-Ecosse ont eu beaucoup de difficultés. Cette année nous leur avons offert une subvention pour les aider à envoyer leur charbon plus à l'ouest, et cela jusqu'à concurrence de 50 c. la tonne comme maximum sur n'importe quelle consignation. Je regrette de n'avoir pas su que cette proposition serait abordée ce soir; autrement, j'aurais pu fournir tous les détails à mon honorable collègue. Je pourrai les déposer avant longtemps sur le bureau de la Chambre, afin de montrer exactement ce qui est arrivé. En résumé, monsieur l'Orateur, on estime que, grâce à l'aide donnée par le Gouvernement, les houillères de la Nouvelle-Ecosse ont pu étendre leur marché vers l'ouest d'une centaine de milles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Où cela?

L'hon. M. STEWART: Jusqu'à Cornwall et directement au nord de Cornwall.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la Nova Scotia Coal Company ont dit qu'il était impossible de vendre aujourd'hui du charbon en quantité appréciable même à Montréal, à cause de la concurrence américaine. Qu'est-ce que le ministre pense de cela? C'est pour cette raison qu'on demandait une augmentation des droits de douane.

L'hon. M. STEWART: Je suis d'avis que même avec leurs frais de production élevés, les houillères de la Nouvelle-Ecosse peuvent supporter la concurrence américaine parce qu'elles ont l'avantage de pouvoir faire transporter à bon marché par eau jusqu'à Québec et ailleurs le long du Saint-Laurent.

M. MACLEAN (York-Sud): Le ministre s'attend-il à ce que les Américains maintiennent leurs prix actuels pour l'anthracite? Je dis qu'ils vont les diminuer.

L'hon. M. STEWART: J'y arrive, monsieur l'Orateur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant que l'honorable ministre aborde un autre sujet, veut-il avoir l'obligeance de donner à la Chambre des renseignements touchant le prix au-

quel le charbon de la Nouvelle-Ecosse revient à Montréal, par comparaison au prix américain?

L'hon. M. STEWART: Je n'ai pas les chiffres exacts sous les yeux, mais c'est d'environ $6 la tonne. Il serait impossible aux mines de la Nouvelle-Ecosse de concurrencer les Américains à Montréal si ce n'était du tarif approximatif de 70 c. qui existe pour les navires remontant le Saint-Laurent.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai appris que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont acheté du charbon américain à Montréal au prix de $5.10 et $5.25 la tonne au lieu de $6 demandé pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. STEWART: S'ils ont payé $5.10, c'est tout récemment. Naturellement le prix du charbon américain a baissé de 25 c.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Disons $5.25.

L'hon. M. STEWART: Quand nous avons fait l'enquête, le prix du charbon était de $6 la tonne à Montréal et à Toronto, prix égaux dans les deux villes. Mais cela n'est causé que par les facilités qui existent d'expédier par eau. Au sujet de la question posée par mon honorable ami de York-Sud (M. Maclean) nous espérons supplanter tout l'anthracite venant des Etats-Unis en fournissant un produit à meilleur marché. C'est une autre expérience que nous avons conduite. Je puis ajouter que je compte continuer la subvention cette année pour aider au transport du charbon et je compte aussi présenter une loi pour aider les fabricants de coke auxquels nous avons récemment consacré tant d'attention. Mon honorable ami sait probablement qu'à Hamilton il existe une splendide usine pour la fabrication des sous-produits du charbon, qui rend d'excellents services et produit avec des houilles bitumineuses et des charbons de basse qualité un combustible qui coûte $2.50 à $3 la tonne de moins. Nous comptons donc convertir un produit qui existe en abondance, pour lequel il ne saurait exister de disette. Les gisements d'anthracite des Etats-Unis s'épuisent quelque peu et, un avenir, probablement rapproché, verra l'embargo sur le charbon expédié au Canada. Nous avons donc travaillé pour faire transformer les houilles en coke pour l'usage domestique. Il se produit toujours quelque difficulté; les expériences faites sur une petite échelle ne sont pas toujours heureuses au point de vue commercial. Mais la transformation de la houille en coke n'est plus à l'état d'expérience; son succès a été amplement démontré et le combustible produit s'est montré supérieur à l'anthracite. Nous savons à présent que c'est la solution du problème de supplanter l'approvisionnement actuel de charbon anthracite dans tout l'Ontario et dans la province de Québec.

M. MACLEAN (York-Sud): La fabrication du coke devra se faire dans les provinces centrales.

L'hon. M. STEWART: Oui, si nous pouvons transformer le charbon de la Nouvelle-Ecosse en coke, dans la province de Québec, à Montréal, par exemple, où existe un marché pour les sous-produits, nous pourrons utiliser un million et demi de tonnes de ce charbon pour prendre la place de l'anthracite qui vient actuellement du sud à cette partie du pays. C'est ce que nous espérons accomplir. Plus tard, mon intention est de déposer un projet de loi. J'en donnerai avis le moment venu et nous pourrons approfondir la question.

M. BROWN: Le montant de coke qu'on pourrait produire avec profit dépendrait naturellement de l'étendue du marché pour les sous-produits.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami sait probablement qu'en ce moment la compagnie hydro-électrique de l'Ontario étudie l'établissement d'une vaste usine à vapeur pour remplacer son exploitation hydraulique à Toronto et aux environs. Nous sommes en négociations avec les ingénieurs afin de déterminer s'il leur est possible d'établir de vastes fours à coke dans leur usine, en utilisant le gaz pour chauffer les chaudières et en vendant le coke pour remplacer l'anthracite. Ce projet peut ne pas aboutir, mais en tenant compte des chiffres que nous leur avons soumis et des données que nous avons pu leur fournir, les ingénieurs s'intéressent vivement à ce qui pourra s'accomplir dans ce sens. Les grandes villes des provinces de l'est—Ottawa, Montréal, Québec et ainsi de suite—consommeraient tous les sous-produits provenant de la transformation en coke d'un million et demi de tonnes de houille et nous n'aurions pas à nous occuper du marché américain pour trouver notre approvisionnement de combustible. Voilà donc pour l'est du pays, et si nous pouvons réussir à transporter les houilles de l'Alberta dans les régions ouest et nord de la province d'Ontario, nous aurons couvert tout le champ du moins en ce qui regarde le combustible domestique.

M. WARNER: Parlant des remarques du ministre au sujet du charbon de l'Alberta, nous a-t-il dit qu'on devait en expédier 50,000 tonnes?

L'hon. M. STEWART: Oui, suffisamment pour établir définitivement le prix auquel un train de charbon—un plein train—peut être transporté du point d'expédition aux centres de l'Ontario.

M. KELLNER: Le ministre a-t-il reçu de l'Alberta des demandes d'aide invoquant le crédit voté l'an dernier?

L'hon. M. STEWART: Non. Comme je l'ai fait remarquer, la grève a tout arrêté dans l'Alberta l'été dernier alors que le transport aurait pu se faire. Après la grève, l'on a pensé qu'il était trop tard et que c'était risquer de nuire au transport de la récolte des provinces de l'Ouest. Notre intention est de profiter de mai ou juin, période où le matériel roulant ne manque pas, où l'on peut avoir les plus grands vagons, pour faire l'essai dans les meilleures conditions possibles, et connaître vraiment le prix de revient de transport du charbon.

Je n'ai pas d'objection à la résolution de mon honorable ami, sauf ce qui se rapporte à l'augmentation des droits, et si cela est retranché, le Gouvernement veut bien que le reste soit adopté.

M. GARLAND (Bow-River): Avant que le ministre termine, puis-je savoir comment le crédit nécessaire sera ouvert cette année.

L'hon. M. STEWART: La subvention,—dans les crédits supplémentaires.

M. GARLAND (Bow-River): A voter de nouveau?

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. CARROLL: Je ne savais pas que la résolution de l'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) devait être abordée ce soir et je ne suis pas préparé pour discuter la question comme je l'aurais voulu. Je tiens cependant à faire certaines remarques au sujet du droit sur le charbon. C'est l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner), je crois, qui me demandait au cours d'un autre débat ce que je pensais des droits sur le charbon. Je suis toujours disposé, monsieur l'Orateur, à me déclarer sur n'importe quel sujet, en temps opportun, et ce soir je vais exprimer mon humble opinion relativement au droit sur le charbon et son effet sur les charbons menus de la Nouvelle-Ecosse. Je dirai aussi ce qui pourrait résulter pour les provinces de l'Ouest si le droit sur le charbon menu était ce que, d'après moi, il devrait être.

Que l'on me permettte d'abord un bref historique du droit sur le charbon. En 1879, un droit de 50 cents la tonne fut imposé sur toute la houille importée en Canada, anthracite, grasse, ou en poussière. Plus tard, vers 1880, ce droit fut porté à 60c. la tonne sur toute la houille. En 1894, le tarif de douane fut modifié de nouveau: le droit de 60c. la tonne fut maintenu pour la houille grasse, transformé en un droit *ad valorem* de 20 p. 100 pour le poussier de charbon, qui était, je présume, ce que nous appelons maintenant le charbon menu, tandis que l'anthracite passait sur la liste des articles admis francs de droits. Nous n'avons pas d'anthracite en Canada. Autant que nos géologues ont pu le constater jusqu'à présent nous n'avons pas nulle part en Canada de gisements d'anthracite de même qualité que celui que nous importons des Etats-Unis. Je présume que le gouvernement en fonction en 1894, a fait disparaître le droit sur l'anthracite parce que dans l'Ontario et Québec, au fait partout en Canada, mais plus particulièrement dans ces deux provinces, se faisait sentir l'urgence d'avoir un combustible à aussi bon marché que possible. L'anthracite est admis en franchise depuis cette date.

Le droit sur le charbon subit une nouvelle modification en 1906. Un droit de 14c. la tonne fut imposé sur le charbon menu, charbon passant à travers une claie à mailles d'un demi-pouce, au lieu de trois quarts de pouce exigé auparavant. Le droit sur le tout-venant et les criblures restait à 53c. la tonne. Le charbon menu se vendait à peine alors en Canada et à ce sujet je vous signalerai une anomalie qui va s'aggravant. Ce charbon était alors frappé d'un droit de 20 p. 100 et celui qui était importé se vendait si bon marché que le Gouvernement dut en définitive, en fixer la valeur à 65c. la tonne. N'ayant aucun usage particulier dans ce temp-là, il se vendait à un prix minime. Ce droit de 20 p. 100 sur 65c. revenait à 13c. la tonne, et en 1906-07 on le porta à 14c. la tonne. Actuellement, le droit sur le tout-venant ou criblures de bitumineux et le droit sur le charbon menu présentent une anomalie que l'on ne peut pas comprendre en Canada. La houille menue a aujourd'hui presque autant de valeur que le tout-venant, pour la bonne raison que les manufacturiers du centre du Canada sont outillés de façon à pouvoir utiliser la houille menue mieux que le charbon tout-venant ou la houille grasse criblée. De fait, dans plusieurs usines, on réduit le charbon tout-venant ou criblé en poussier que l'on utilise dans les fourneaux.

De plus, les meilleures autorités nous disent que d'immenses charbonniers des Etats-Unis descendent les Grands lacs jusqu'à Montréal et ces navires sont divisés en deux compartiments. Un de ces derniers contient, disons, 2,000 tonnes de charbon menu que l'on importe dans ce pays en payant un droit de 14c. la tonne; l'autre compartiment contient du charbon tout-venant ou de la houille grasse criblée sur laquelle les droits sont de 53c. la tonne. On conduit ce charbon au quai de Montréal—et je parle de Montréal parce que c'est le plus grand consommateur de cette catégorie de charbon—et on acquitte les droits; puis, on mêle le charbon criblé au charbon menu que l'on vend comme charbon tout-venant. On ne pourrait importer le tout comme charbon tout-venant car il faudrait payer un droit de 53c. la tonne; mais, en le mêlant, on ne paye que 14c. sur la moitié de la cargaison, et 53c. sur l'autre moitié; puis on mêle le tout que l'on vend à Montréal comme charbon tout-venant. Je prétends que c'est là frauder la douane du pays; mais la chose se pratique. Le seul moyen d'y mettre fin c'est d'imposer un droit uniforme de 53c. sur le charbon tout-venant et sur le charbon menu. Je ne veux entrer dans aucun détail; je préconise cette mesure parce que je la crois juste et parce que je crois que c'est un moyen de porter les droits sur le charbon à un niveau qui nous permettra d'obtenir un plus grand marché pour notre charbon menu à Montréal. Le charbon menu, on me dit, égale dans certains cas 55 p. 100 du rendement de certaines houillères de la Nouvelle-Ecosse; dans plusieurs houillères que je connais mieux, je sais que ce charbon égale au moins 40 p. 100 du rendement. J'approuve ceux qui prétendent que nous devrions fournir le combustible aux gens du pays à meilleur marché possible. J'approuve ceux qui disent que nous ne devrions pas élever les droits sur le charbon à un taux qui forcerait les gens du centre du Canada à se saigner à blanc, pour ainsi dire, pour chauffer leurs maisoons, ou qui écraserait les manufacturiers qui ont droit à un juste traitement. Mais je prétends que le Gouvernement pourrait imposer ce droit sans causer de tort à personne. Le fantôme de la Colombie-Anglaise et de l'Alberta est disparu et je vais vous dire pourquoi. Dans la première de ces provinces, on trouve aux Etats-Unis un marché immense pour le charbon menu. Le charbon de cette province entre aux Etats-Unis en acquittant un droit de 14c. la tonne sur le charbon menu et de 53c. la tonne sur le charbon tout-venant, exactement les mêmes droits que ceux que nous imposons sur le charbon américain. Maintenant, si nous portions le tarif sur le charbon menu à 53c., soit au même point que le tarif actuel sur la houille grasse, le tarif américain serait porté au même chiffre et nos amis de la Colombie-Anglaise prétendent que leur commerce d'exportation aux Etats-Unis en souffrira. Mais me permettra-t-on de faire remarquer que la Colombie-Anglaise occupe une position tout à fait différente de celle de la Nouvelle-Ecosse sous ce rapport, de même que l'Alberta? Si vous consultez la carte, vous verrez que les états de Washington et d'Idaho touchent à la Colombie-Anglaise et que ni l'un ni l'autre de ces deux états ne contiennent des houillères de charbon menu, ou très peu, du moins; et si les Américains importent aujourd'hui du charbon menu de la Colombie-Anglaise, ce n'est pas un droit de 53c. la tonne qui empêchera le charbon de cette province d'entrer aux Etats-Unis, car la position géographique assure ce marché à la Colombie-Anglaise.

M. MacLEAN (Prince): Les importations de charbon atteignent-elles un chiffre élevé là-bas?

M. CARROLL: On importe une très petite quantité de charbon menu, mais on en utilise un peu dans les usines.

M. GARLAND (Bow-River): N'est-il pas vrai que si le Canada impose un droit sur le charbon menu, les Etats-Unis imposeront, alors, en vertu de l'entente réciproque, un droit correspondant sur le charbon qui entre dans leur pays, et est-ce que cela ne nuira pas à l'entrée de notre charbon sur le marché de l'état de Washington?

M. CARROLL: J'ai dit que c'était là l'argument, mais peut-être ne me suis-je pas exprimé aussi bien que mon honorable ami. J'ai dit que si nous frappions le charbon menu qui entre dans notre pays d'un droit de 53c. la tonne, immédiatement on imposera un même droit sur notre charbon menu qui prend la route des Etats-Unis; mais j'ai ajouté que vu la situation géographique de la Colombie-Anglaise vis-à-vis de l'état de Washington et de celui d'Idaho, cette province canadienne ne perdra pas les marchés qui lui sont ouverts aujourd'hui pour la simple raison de l'imposition de ce droit additionnel. La position de l'Alberta diffère un peu, peut-être. J'ignore quel pourcentage du charbon de cette province comprend le charbon menu, mais je sais que certains états avoisinants l'Alberta sont exactement dans la même position, au point de vue géographique, relativement à l'Alberta que sont les états de Washington et d'Idaho par rapport à la Colombie-Anglaise; et si nous imposons un droit égal sur le charbon menu qui entre au pays à celui que nous devrions imposer, et que l'on imposait autrefois, faisant disparaître cette situation anormale qui existe

aujourd'hui, je ne crois pas que cela diminue d'une tonne les exportations de charbon de l'Alberta aux Etats-Unis.

Il y a un an ou deux,—je crois que c'était en 1923—des représentants des mineurs de l'Alberta vinrent discuter avec le Gouvernement la question du lignite. Je ne parle pas d'après des documents, mais je crois que l'Alberta est la seule province possédant du lignite en quantité notable, et elle pourra peut-être le placer sur le marché des Etats-Unis. Nous n'importons pas de lignite des Etats-Unis, que je sache; si nous en importons, c'est en très petite quantité. Ceux d'entre nous qui s'intéressent au charbon ne protestèrent aucunement lorsque l'Alberta demanda la disparition du droit sur le lignite afin de permettre à l'accord réciproque mentionné par l'honorable député de Bow-River (M. Garland) de s'appliquer au lignite de l'Alberta d'entrer en franchise aux Etats-Unis; c'est ce qui se fait aujourd'hui, et je crois que cela a fait grand bien à l'industrie du lignite dans l'Alberta.

A propos de l'Alberta, j'ai dit il y a un moment que je regrettais que mon honorable ami eût présenté sa résolution si tard dans la soirée. J'ai envoyé quérir mes documents, mais je ne les ai pas encore. J'ai la copie d'une résolution adoptée par le Board of Trade d'Edmonton en décembre dernier, approuvant la hausse du droit sur le menu charbon au niveau de celui sur le tout-venant ordinaire ou du charbon bitumineux sassé. Je vois sourire une couple de mes honorables amis de l'Ouest. Je ne connais pas comment se compose le Board of Trade d'Edmonton, mais il me semble que les Boards of Trade de l'Ouest doivent être composés d'hommes d'affaires, comme ceux du Centre et de l'est du Canada, et qu'avant d'adopter une résolution de ce genre, le Board of Trade d'Edmonton a dû considérer quel effet cela aurait sur l'industrie du menu charbon dans l'Alberta. Je prends pour acquis que, pour adopter cette résolution et pour déclarer irrégulière l'attitude du Gouvernement quant à son industrie du charbon, ces gens ont dû considérer sérieusement la question de savoir quel effet la hausse du droit sur le menu charbon aurait sur l'industrie du menu charbon dans l'Alberta; et c'est après avoir bien étudié cette question qu'ils en sont arrivés à la conclusion que cela ne nuirait pas à cette industrie non plus qu'aux mineurs ni aux propriétaires de mines de l'Alberta.

Je dis que c'est une anomalie que cette position du Gouvernement. Il va aider à notre industrie du charbon dans la Nouvelle-Ecosse et il ne nuira pas d'une façon désastreuse à l'industrie du charbon dans la Colombie-Anglaise ou dans l'Alberta, qui sont les deux autres grands centres de production? Je ferai remarquer ceci: l'an dernier, la quantité de charbon écoulée sur le marché de Montréal a été de plus de 1,350,000 tonnes inférieure à celle de 1923. Nous avons été à court de 1,400,000 tonnes de charbon à Montréal, et je crois que, si nous avions produit 1,400,000 tonnes de plus et si nous les avions placées sur le marché de Montréal, nous n'aurions pas à déplorer la détresse qui règne aujourd'hui en certaines régions de la Nouvelle-Ecosse et surtout au Cap-Breton. Ceux qui s'occupent de ce commerce calculent qu'on pourrait vendre un million de tonnes de menu charbon dans le district de Montréal. Ils pourraient l'expédier là pour y être distribué si le droit sur le menu charbon était élevé au point qu'il devrait l'être. Je pourrais communiquer à la Chambre de très nombreux chiffres à ce sujet. Je me place simplement au point de vue que tout citoyen de la Nouvelle-Ecosse devrait adopter; tous devraient demander au Gouvernement d'élever de 14 à 53c. le droit sur le petit charbon.

M. MacLEAN (Prince): Que dites-vous de la réduction du droit sur l'autre?

M. CARROLL: S'il nous faut avoir des droits de douane en ce pays, je veux les voir uniformes. Nous achetons pratiquement tous nos vêtements, nos chaussures, nos marchandises fabriquées de manufacturiers canadiens protégés sur le marché par un droit allant de 25 à 35 p. 100 *ad valorem*; et nous, de la Nouvelle-Ecosse, qui avons à acheter ces marchandises soumises à un tel droit, nous n'avons qu'un droit de 5 à 10 p. 100 *ad valorem* pour protéger notre charbon. Si mon honorable ami croit que la Nouvelle-Ecosse, devrait occuper cette position par rapport aux provinces centrales, je lui dis qu'il n'est pas un vrai bon citoyen des Provinces maritimes. Les cultivateurs du pays ont un droit de 30 p. 100 pour protéger leurs produits. Mes honorables amis de l'Ouest disent qu'ils n'en ont pas besoin. Je n'ai rien à dire là-dessus. Ils savent mieux que moi à quoi s'en tenir. Je parle d'une chose que je connais.

Quant à la subvention accordée l'an dernier en taux de transport pour le charbon destiné à l'ouest de Rivière-du-Loup, je veux faire voir ce qu'une petite chose peut faire. Cette subvention fut votée vers le 15 ou le 16 de juillet et ne devint en vigueur qu'à la fin de juillet. Le Gouvernement vota $200,000 et donna une subvention de ½ de c. par mille pour chaque tonne de charbon qui allait à l'ouest de Rivière-du-Loup. Quel fut le résultat? C'était bien minime, mais cela permit aux

propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse de vendre, durant cette courte période, c'est-à-dire de la mi-juillet à la fin de la saison de navigation, 100,000 tonnes de charbon en des endroits situés à l'ouest de Montréal, où ils n'avaient jamais pu pénétrer auparavant. Tel fut, pour nous, le résultat de la subvention. Nous sommes reconnaissants au Gouvernement de ce qu'il a fait l'an dernier. Les résultats seront beaucoup plus appréciables cette année, puisque les propriétaires de mines pourront bénéficier de cette subvention de un-cinquième de 1 p. 100 par mille, dès le début de la saison de navigation jusqu'à la clôture de cette saison; si nous établissons une comparaison, je ne serais pas surpris qu'on vende cette année 200,000 tonnes de charbon en des endroits où il était impossible de pénétrer il y a quelques années.

J'approuve absolument aussi le projet d'établir des usines à coke. Je me glorifie du fait que je soulevai cette question, pour la première fois en Chambre, à la session de 1922. J'exprimai alors l'opinion que le seul moyen de combattre, au Canada, le prix élevé de l'anthracite serait l'établissement, par le Gouvernement actuel, ou tout autre gouvernement, d'usines à coke, afin de procurer aux habitants de l'Ontario, du Québec et d'autres provinces, qui doivent employer l'anthracite, un succédané d'égale valeur, mais coûtant de deux à trois dollars par tonne meilleur marché. J'ai entendu avec plaisir le ministre des Mines (l'hon. M. Stewart) déclarer ce soir que le Gouvernement a l'intention d'agir en ce sens, et je me glorifie d'avoir attiré l'attention du Gouvernement sur cette question à la session de 1922. Je crois que cette mesure produira des résultats merveilleux, en ce qui concerne le commerce du charbon; puisqu'on procurera de la sorte, aux habitants du Canada un combustible aussi bon que l'anthracite, mais moins coûteux. On fera exactement ce que mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) avait en vue chaque fois qu'il a présenté, au cours des deux ou trois dernières années, sa résolution préconisant une politique nationale quant à la question des approvisionnements de houille. La proposition, monsieur l'Orateur, soulève une difficulté; c'est que, comme toutes les innovations, elle ne produira tous ses résultats avant longtemps et que l'on ne pourra pas dès le début y intéresser suffisamment les hommes susceptibles de placer de l'argent dans l'entreprise. Mais des financiers, qui n'ont rien à voir avec l'extraction de la houille, m'ont laissé entendre que, si l'on adoptait cette session-ci une loi appropriée, relativement aux usines à coke, elle produira des effets très satisfaisants, puisqu'elle permettrait aux propriétaires des mines de la Nouvelle-Ecosse de vendre l'excédent de petit charbon qu'ils ne peuvent, actuellement, écouler dans les grands centres du Canada; les propriétaires de mines de l'Alberta jouiront de semblables avantages, quand le prix de transport de leur charbon sera à un niveau modéré. Cela ne se produira peut-être pas avant deux ou trois ans et, en attendant, nous sommes à la merci des propriétaires de mines des Etats-Unis. Je suis en faveur d'un tarif modéré; j'ai, ce soir, appuyé de mon vote la résolution tendant à réduire le tarif, en particulier sur les camions, car je n'ai pas accepté toute la proposition de mon honorable ami; je suis persuadé que l'on doit réduire le tarif imposé aux camions importés dans un but commercial, afin que les commerçants, les fermiers et tous ceux qui ont besoin d'un camion pour leurs affaires le paient moins cher. Néanmoins je ne crois pas que le temps soit venu de réduire les tarifs, étant donné ce que, depuis deux ou trois ans, nos voisins du sud, ont fait au sujet de leur propre tarif. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse ne peuvent plus, comme autrefois, vendre leur poisson frais aux Etats-Unis. En conséquence, un grand nombre de pêcheurs de la côte méridionale de la Nouvelle-Ecosse, et particulièrement de l'île du Cap-Breton, ont perdu leur emploi, puisqu'ils ne peuvent plus vendre le produit de leur pêche, et ils doivent, pour gagner leur vie, se réfugier dans les mines de la province, qui constituent la seule industrie importante que nous ayons en dehors de la pêche. Si j'en avais le temps, je parlerais de la manière dont les douaniers font observer la clause du dumping. Je suis d'avis que nous n'avons pas, à cet égard, une organisation convenable. Nous devrions y remédier, étant donné que, encore que les propriétaires de mines des Etats-Unis ne vendent pas leur houille au-dessous du prix moyen au Canada, ils fraudent les douanes en payant, sur leurs exportations de houille, un droit beaucoup moins élevé qu'il ne devrait l'être. J'espère que j'ai répondu à la question de l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner) qui me demandait, l'autre soir, ce que je pense des droits de douane relatifs au charbon. J'ai traité cette question beaucoup plus brièvement que je ne l'aurais voulu, et cela est dû, comme je l'ai dit au début, à mon ignorance du fait que cette question serait discutée ce soir.

M. KELLNER: Monsieur l'Orateur, je me demandais si le ministre de l'Intérieur dissiperait un petit malentendu qui semble exister entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Quand il visita l'ouest, dernièrement, il fit, si je ne me trompe, la même déclaration qu'il a faite ce soir. J'ai ici un numéro de

l'*Edmonton Journal* dans lequel est reproduit un interview du premier ministre Greenfield de l'Alberta où ce dernier déclara ne rien connaître des $50,000 qui doivent servir tout spécialement à aider au transport de la houille de l'Alberta. Je ne désire pas donner lecture de ces articles un peu longs, mais, le commissaire du commerce, M. Stutchbury, déclare avoir écrit, le 28 avril, à l'honorable M. Stewart lui demandant de l'aide et avoir renouvelé sa demande le 23 juin. Alors je ne vois pas comment le ministre peut prétendre, ce soir, qu'il n'a reçu aucune demande de l'Alberta.

L'hon. M. STEWART: Quand cette subvention fut votée l'année dernière, monsieur l'Orateur, le gouvernement de l'Alberta, aussi bien que les propriétaires des mines de l'Est, savaient bien que c'était dans le but d'aider au transport. Quand nous avons adopté le décret ministériel, après nous être entendus pour venir en aide à l'industrie charbonnière de l'Est, nous avons mis $50,000 de côté pour les employer en faveur de l'Alberta. Ils sont toujours là. L'une des difficultés était que des arrangements avaient été faits pour amener le Gouvernement à prélever cette somme. J'ai dit, de plus, à M. Stutchbury, le commissaire du commerce, le printemps dernier, au cours de la grève, que je m'attendais qu'on pourrait charger du lignite à $3.50 la tonne. Il exprima des doutes à ce sujet. En justice pour le consommateur et pour le Gouvernement qui aidait à ce mouvement, lui disais-je, ce devrait être là un prix raisonnable; j'ai compris, que par la suite, il avait obtenu des prix des mines Drumheller.

M. KELLNER: Il avait fait une demande le 28 avril et le 23 juin.

L'hon. M. STEWART: Il n'a pas fait de demande pour une somme précise. Et cela n'a pas encore été fait, parce qu'on n'est pas parvenu à s'entendre avec les chemins de fer. L'entente dont j'ai parlé ce soir, je ne l'ai vue que dans une dépêche de journal.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La question, monsieur l'Orateur, est très simple et elle nous fournit l'occasion de mettre en lumière l'existence en cette Chambre d'une sympathie véritable pour la Nouvelle-Ecosse et pour ses mineurs, sympathie que j'ai entendu exprimer par tant de gens que je veux croire sincères. Le ministre nous donne des nouvelles rassurantes au sujet de la fabrication du coke. C'est une excellente chose que nous devrions sûrement avoir. Le ministre a déclaré que la carbonisation de la houille offrait un autre avantage que la production du coke. Il nous a dit que cela permettrait à la population de la Nouvelle-Ecosse, qui trouve difficilement un débouché, de vendre un autre million de tonnes et demi de charbon. Le ministre hoche la tête. Quand il a dit cela il a reconnu la nécessité d'un droit et son hochement de tête réaffirme la nécessité de ce droit...

L'hon. M. STEWART: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: ...et cependant il nous déclare qu'il ne devrait pas y avoir de droit. Il a hoché la tête; voyons donc pourquoi: D'abord, si nous saisissons bien la situation, les Canadiens ont beaucoup de difficulté à vendre leur charbon mou au pays, mais, en même temps, nous en importons des millions et des millions de tonnes. Dans les conditions, si la question d'un débouché canadien pour l'ouvrier canadien est d'application, assurément il y a lieu de supposer que la politique du Gouvernement sera d'en faire l'application quand il s'agit de choses du pays, de productions naturelles, comme les mines, l'agriculture, les pêcheries et les forêts. Il est incontestable que les compagnies minières de la Nouvelle-Ecosse sont dans une position telle qu'elles ne peuvent vendre leur charbon, et mon honorable ami ne l'ignore pas. Il sait plus que cela; il sait que les compagnies ont dû entasser leur charbon, ce qui veut dire une perte du charbon par la détérioration et des pertes pour le commerce. Mon honorable ami a aussi reconnu qu'il en coûtait $6 la tonne pour rendre le charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal. S'il s'était mieux renseigné il aurait appris, ce qui est la vérité, que le charbon mou américain peut se vendre à des prix bien plus bas, et que les compagnies consentent facilement des fournitures à ses prix réduits. Je ne vois pas pouquoi le Gouvernement veut faire exception de ce qui a trait à l'imposition d'un droit; c'est ce que je ne m'explique pas. Voici un produit qui est bien de notre sol, un produit qui fait vivre toute une province; c'est de plus une chose au sujet de laquelle le parti libéral de cette province par l'intermédiaire de son chef, s'est prononcé et au sujet de laquelle il y a lieu d'établir un droit. Nous ne réclamons pos un droit spécifique: nous ne faisons que demander un droit protecteur qui permettrait aux Canadiens de travailler au Canada. Il me semble donc que dans l'occurrence, si le Gouvernement veut manifester sa sympathie envers les mineurs de la Nouvelle-Ecosse, il se ralliera à la résolution.

M. EVANS: J'aimerais à avoir un renseignement au sujet de cette résolution. Je voudrais savoir exactement ce que veut dire une politique nationale concernant le combustible. La résolution réclame un droit sur le charbon américain; mais cela ne profitera pas au contribuable de l'Ontario ou de l'Ouest canadien. Chose étrange, nous avons fait d'une région, qui ne possède ni charbon, ni acier, un centre industriel, lequel se trouve complètement dépourvu de ces deux produits indispensables à l'industrie manufacturière.

La situation relativement au combustible n'est critique que dans cette partie de l'Ontario. Si l'on entend par politique nationale au sujet du combustible qu'il faut de nouveau puiser dans le trésor pour subventionner les chemins de fer afin qu'ils transportent le charbon de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse, je pense que nous devrions regarder à deux fois avant de nous engager dans une entreprise de ce genre. Cette région industrielle, comme je l'ai dit, est dans une situation très anormale. La situation au point de vue combustible est sans doute aiguë mais nous ne saurions l'améliorer par ce moyen; et après que nous aurons protégé cette région contre la concurrence du dehors par un tarif élevé et aussi par des prix de transport inégaux contre la concurrence du reste du Dominion, pour ma part je voudrais savoir ce que signifie au juste une politique nationale relativement au combustible. Je vois qu'elle implique un droit et aussi un tarif de faveur pour le transport par voie ferrée. L'Ouest canadien ne sera pas en faveur de cette résolution et pour ma part j'y suis opposé.

M. LOGAN: Il est près de minuit et ce n'est pas l'heure qui convient pour discuter cette question d'une politique nationale relativement au combustible. Je regrette que nous n'ayons pas eu une journée entière pour étudier la question, vu son importance suprême. Il ne me faudra pas plus de quelques minutes pour exprimer mon opinion à ce sujet. L'an dernier, quand on a proposé la résolution, je me suis efforcé, parlant assez longuement, de démontrer la nécessité d'un remaniement du tarif touchant le charbon.

Nous réclamons en Nouvelle-Ecosse un impôt sur le charbon menu en même temps que sur le tout-venant. Quand il y avait un droit de 53c. par tonne, on imposa un droit de 14c. sur le charbon menu; on estimait que le droit *ad valorem* était à peu près uniforme, car alors le charbon menu était une denrée à bon marché. De fait, si vous aviez voyagé à travers les Etats-Unis vous eussiez vu, à toutes les houillères, des montagnes de charbon menu que vous auriez pu acheter à cinquante cents la tonne ou moins. Grâce à des appareils perfectionnés, chauffeurs mécaniques à alimentation automatique, etc., le charbon menu est devenu d'une valeur presque égale à celle du tout-venant, de sorte qu'il n'y a aujourd'hui qu'une petite différence dans le prix. Et cependant le droit sur le charbon menu demeure à 14c. seulement la tonne contre 53c. pour le tout-venant. En Nouvelle-Ecosse nous demandons que le pourcentage relatif *ad valorem* redevienne ce qu'il était lors de l'établissement du droit. Je ne pense pas que nous demandions rien de déraisonnable; je ne pense pas que les consommateurs de ce pays souffrent beaucoup de ce relèvement de droit. Mais nous préviendrons certainement ainsi la fraude signalée par mon honorable ami (M. Carroll) et que pratiquent aujourd'hui les importateurs en apportant un mélange de charbon moitié menu et moité tout-venant. Ils le tamisent à la mine, en Pensylvanie et le font entrer aux douanes comme un charbon moitié menu et moitié tout-venant. Le droit qu'ils payent est d'environ 33c. la tonne. Trente trois cents la tonne au prix où se vend aujourd'hui le charbon, ce n'est certainement pas un tarif protecteur.

Permettez-moi de lire, pour l'instruction de la Chambre, quelques statistiques relatives à la valeur par tonne, par comparaison avec le pourcentage des droits sur le charbon menu et le tout-venant. En 1916, le pourcentage du droit *ad valorem* était de 56.5 p. 100 sur le tout-venant. En 1923 il était tombé à 13.5 p. 100. En 1924, le pourcentage du droit *ad valorem* sur le tout-venant était 17.7. En 1916, le pourcentage du droit *ad valorem* sur le charbon menu était 16.2 p. 100; en 1923, 3.8 p. 100 et en 1924, 5.9 p. 100. A cette époque, l'importation du charbon menu avait augmenté par bonds et par sauts, et l'an dernier on a importé en ce pays plus de 3,000,000 tonnes de charbon menu bitumineux, sur lequel a été prélevé un droit *ad valorem* de 5.9 p. 100. Cependant, lorsque nous réclamons en Nouvelle-Ecosse une hausse de ce droit, on nous accuse d'être de grands protectionnistes. Nous ne réclamons, pour le charbon menu, que le droit le moins élevé qui comporte un tarif purement fiscal.

Nous connaissons ce soir quelques-unes des conditions que l'on rencontre dans quelques-unes des houillères de l'Est du Canada. Je n'exposerai pas l'état horrible de choses qui y règne et qui existait même avant la grève. Laissez-moi vous dire, monsieur l'Orateur, que tandis qu'en 1913, la dernière année normale, c'est-à-dire l'année avant la guerre—la Nouvelle-Ecosse produisait plus de 8,000,000 de tonnes de charbon de 2,000 livres, en 1924 nous n'en avons produit que 5,500,000 tonnes. En d'autres termes, notre production houillère,

[L'hon. sir Henry Drayton.]

au lieu de s'accroître comme elle aurait dû, a diminué annuellement de deux millions de tonnes et demie depuis 1913. Et cependant, vous voulez savoir le pourquoi de la situation actuelle en Nouvelle-Ecosse. L'une des principales causes de la grande diminution de la production, c'est l'entrée du charbon menu à un droit très bas. Nous demandons maintenant qu'on remédie à cette anomalie et que le droit sur toutes les catégories de charbon soit uniforme.

Je vais plus loin, bien que tous mes amis n'abondent pas dans mon sens, et je prétends que lorsque nous avons tellement besoin de tarif que nous imposons nos gens ici, là et partout, de toutes les manières, nous devrions réclamer l'imposition d'un droit sur une denrée qui est un demi-luxe: le charbon anthracite. Il n'y a pas d'argument valable à apporter en faveur de la politique qui oblige le pauvre habitant d'une chaumière à payer un droit sur son charbon, tandis que le riche qui vit dans un château peut importer ce charbon en franchise. Je proposerais aussi un droit sur le poussier d'anthracite, dont nous avons acheté en 1924 une quantité évaluée entre 300,000 et 400,000 tonnes pour faire concurrence au produit et à l'ouvrier canadiens.

Pourquoi s'oppose-t-on à cela? On dit que si le Gouvernement canadien frappe le charbon menu des Etats-Unis ces derniers augmenteront par représailles le droit actuel sur celui de la Colombie-Anglaise. Si je me trompe, qu'on me le dise. On m'informe cependant que les mines de la Nouvelle-Ecosse donnent 40 p. 100 de charbon menu à cause de l'état friable de notre houille, mais en Colombie-Anglaise on n'en peut produire que 20 p. 100 du rendement presque tout entier utilisé par les usines du pays. On n'envoie pas de charbon menu aux Etats-Unis provenant des mines de la Colombie-Anglaise. On n'a donc pas à craindre des représailles de ce côté.

Je félicite le Gouvernement pour la politique annoncée en ce qui concerne la production du coke. On pourra la discuter quand le projet viendra en délibération. J'ai appuyé, l'année dernière, la proposition de subventionner le transport du charbon. Les résultats ont été encourageants. Plus de 100,000 tonnes de houille ont été vendues et livrées dans les provinces de Québec et d'Ontario à la suite de cette mesure. Je désirerais que la prime de 50 cents au maximum fût portée à 1 piastre au moins, car la Nouvelle-Ecosse péninsulaire n'a pas pu, aux prix actuels, en vendre à ces provinces.

La discussion de cette question prendra du temps; je ne veux pas en fatiguer la Chambre ce soir. Je rappelle au Gouvernement qu'il y a en Nouvelle-Ecosse en ce moment 14,000 mineurs, courageux au travail, et qui ne demandent que des conditions acceptables. Nos mineurs travaillent souvent dans des conditions difficiles. Au lieu d'augmenter, le rendement a diminué de 2 millions ½ de tonnes par année depuis douze ans. En mettant le prix moyen de la tonne à $4, nous recevons 10 millions de moins en Nouvelle-Ecosse aujourd'hui qu'en 1913.

M. HUGHES: Monsieur l'Orateur, la question est considérable et elle a été examinée sous toutes ses faces. La plupart de ceux qui l'ont traitée l'ont fait soit au point de vue des intérêts des concessionnaires, soit à celui des intérêts des mineurs. Il y a d'autres citoyens qui y sont intéressés, c'est le public qui brûle du charbon, c'est-à-dire presque tout le monde. Nous habitons un pays où il faut produire de la chaleur artificielle durant l'hiver. Au prix qu'est le charbon en Nouvelle-Ecosse il devient difficile même pour les habitants de cette province de se chauffer suffisamment. Le charbon est le gros article du budget familial. Je voudrais en parler à ce point de vue, mais il est trop tard. Je propose donc le renvoi de la suite du débat.

(Cette motion est mise aux voix, et adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Logan,
Benoît,	Lovie,
Binette,	Low,
Brown,	McBride,
Cardin,	McConica,
Casgrain,	McIsaac,
Davies,	McKay,
Delisle,	McMurray,
Desaulniers,	McTaggart,
Deslauriers,	Mercier,
Evans,	Motherwell,
Finn,	Murdock,
Fiset (sir Eugène),	Ouimet,
Forrester,	Pelletier,
Hammell,	Raymond,
Hanna,	Rhéaume,
Hughes,	Rinfret,
Johnston,	Sinclair (Queen) (I.P.-E.)
King (Huron),	Snowball,
King (Kootenay),	Stewart (Argenteuil),
Lapointe,	Stork—42.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Bancroft,	Drummond,
Bowen,	Elliott (Waterloo),
Carroll,	Fansher,
Chisholm,	Gardiner,
Church,	Garland (Bow-River),
Clark,	Hodgins,
Coote,	Hoey,
Doucet,	Hubbs,
Drayton (sir Henry),	Kennedy (Edmonton),

Ladner,	Spence,
Maclean (York),	Spencer,
McKillop,	Stewart (Leeds),
Marler,	Stirling,
Martell,	Sutherland,
Meighen,	Thompson,
Preston,	Thurston,
Ross (Kingston),	Wallace,
Shaw,	Ward,
Speakman,	Woodsworth—38.

ONT PAIRE:

M.	M.
Robb,	Stevens,

La séance est levée à minuit huit minutes mardi matin.

MARDI, le 17 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

D'un projet de loi d'intérêt privé (bill n° 26), déposé par M. McMaster, concernant un brevet de Walter W. Williams.

LA DELEGATION CANADIENNE A LA SOCIETE DES NATIONS

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport des délégués canadiens à la cinquième session de la Société des Nations, tenue du 1er septembre au 2 octobre 1924, aussi copie des délibérations de la cinquième session de la Société des Nations, 1er septembre au 3 octobre 1924, contenant un rapport sommaire de toutes les séances générales. Ce dernier document fournit, je crois, les renseignements demandés l'autre jour par mon très honorable ami (M. Meighen). Je propose:

Qu'il soit imprimé sans délai 800 copies en anglais et 200 en français du rapport des délégués du Canada à la cinquième session de la Société des nations, du 1er septembre au 2 octobre 1924, déposé sur le bureau de la Chambre ce jour, et qu'il soit sursis à l'application de l'article 74 du règlement à cet effet.

(Cette motion est adoptée.)

DEPOT D'UN RAPPORT

Par l'hon. H. S. BELAND (ministre du Rétablissement civil des Soldats): Note préparée par M. E. S. Scammell, sous-ministre du Rétablissement civil des Soldats; aussi correspondances relatives au fonds de cantine et à la caisse des invalides.

DEPOT D'UN BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI DE LA PREUVE

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 27), tendant à modifier la loi de la preuve en Canada.

Il dit: Le 2e paragraphe de l'article 5 de la loi de la preuve du Canada qui se rapporte aux objections que peut avoir un témoin à répondre de peur de s'incriminer, porte que les réponses ainsi données ne serviront pas comme preuve contre lui dans les poursuites au criminel, sauf si c'est une poursuite pour s'être parjuré dans la dite déposition. On propose de supprimer les mots "dans ladite déposition" à la fin de l'article.

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

LE RECENT TREMBLEMENT DE TERRE

M. CASGRAIN: Le Gouvernement a-t-il reçu un rapport de l'agent du département de l'Intérieur qui avait été envoyé la semaine dernière de Québec pour faire une enquête sur le récent tremblement de terre de la rive gauche du Saint-Laurent? Cette région est un lieu de villégiature très populaire en été et comme le moment approche où un grand nombre de gens vont y venir passer la belle saison comme d'habitude, il serait important que le Gouvernement fit une déclaration officielle sur le rapport de son représentant, afin de rassurer les touristes.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je signalerai la question de l'honorable député à l'attention du ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) qui, j'en suis sûr, se fera un plaisir de le renseigner bientôt.

LE CHEMIN DE FER NATIONAL A ROUYN

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je remarque que la province de Québec vient d'autoriser la construction d'une ligne de chemin de fer pour desservir les mines de Rouyn. Est-il exact que des dispositions ont été prises pour faire exploiter cette ligne par le réseau national?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je communiquerai volontiers la question à l'honorable ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) qui, je pense, pourra y répondre demain, alors qu'il sera présent.

LES PENSIONS MILITAIRES ET LE RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE

M. CLARK: Le 26 février, j'ai demandé au ministre du Rétablissement civil des Soldats (l'hon. M. Béland) à quelle date on pensait déposer les projets de lois concernant les pensions militaires, le rétablissement des soldats dans la vie civile, et autres sujets du même genre. Le ministre m'a répondu qu'ils seraient déposés bientôt et qu'avis en serait probablement donné la semaine suivante. Voilà de cela trois semaines. L'autre jour, le

premier ministre a annoncé que l'exposé budgétaire serait présenté incessamment. Les projets relatifs aux pensions seront-ils déposés avant l'exposé financier, afin que le Sénat puisse en être saisi avant les fêtes de Pâques?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement civil des Soldats): Je ne pense pas que la question ait été posée il y a si longtemps que cela.

M. CLARK: Le 26 février.

L'hon. M. BELAND: A ce moment-là, j'ai dit que les projets seraient déposés la semaine suivante. Entre temps, on a appris qu'une députation des anciens combattants désirait s'entretenir avec le Gouvernement de ces projets de lois. Les vétérans fixèrent eux-mêmes la date de l'entrevue au vendredi, 13 mars. Depuis l'entrevue, j'ai été très occupé à préparer un projet de loi basé sur les revendications qui m'ont été présentées il n'y a que deux ou trois jours. J'espère pouvoir déposer un projet de résolution cette semaine ou au moins le faire inscrire au Feuilleton et le faire examiner le plus tôt possible.

M. ARTHURS: A-t-on modifié sensiblement les suggestions faites par le comité spécial, l'an dernier?

L'hon. M. BELAND: Je ne le crois pas pour le moment. Il y a deux ou trois amendements de ce chef et d'autres aussi se rapportant au Bureau fédéral d'appel, qui n'avaient pas été mentionnés par le comité parlementaire.

LE VOTE TRANSFERABLE

L'hon. M. CRERAR: Le Gouvernement a-t-il l'intention de présenter au cours de cette session un projet de loi pour appliquer le principe du vote unique transférable aux circonscriptions uninominales?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): La question est à l'étude; je ne pourrai répondre à l'honorable député que plus tard. Le Gouvernement n'a pas encore décidé définitivement s'il présenterait le projet de loi au cours de cette session.

M. GOOD: Est-ce que le premier ministre ne nous a pas promis, l'an dernier, définitivement et explicitement que le projet de loi serait déposé au début de la session actuelle?

Le très hon. MACKENZIE KING: Si j'ai fait une promesse de ce genre, je la tiendrai et le projet de loi sera déposé.

LOI DE FINANCES PROVISOIRE

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des crédits.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Quel est le but de former le comité des crédits aujourd'hui? Allons-nous discuter des crédits ou ne leur donnerons-nous que quelques minutes? Hier, j'avais compris que nous continuerions le débat au sujet du contrat Petersen.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je crois que nous avons annoncé que le ministre intérimaire des Finances voudrait faire voter une loi de finances provisoire.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des crédits.

L'hon. M. ROBB propose:

Qu'une somme n'excédant pas $31,409,846.82 représentant un sixième de chaque crédit des différents item qui n'ont pas encore été votés, tels qu'ils sont inscrits dans le budget principal pour l'exercice se terminant le 31 mars 1926, déposé devant la Chambre à la présente session du Parlement, soit accordée à Sa Majesté, au compte de l'exercice se terminant le 31 mars 1926.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a deux jours, mon honorable ami m'a dit qu'il devrait demander ses crédits un peu plus tôt cette année car il existait de fortes probabilités que le Sénat s'ajourne. Dans ces circonstances je ne vois pas pourquoi nous n'agirions pas comme d'habitude. Je tiens à faire observer que nous agissons ainsi pour permettre au Gouvernement de diriger les affaires publiques. On a vu dans cette Chambre des opposants bien connus de mes honorables amis de la droite, et qui semblent avoir pris une attitude toute différente, probablement sous l'impression que la guerre de tirailleur ou autre chose de ce genre pouvait se pratiquer. Nous avons l'impression que nos fonctions consistent à permettre au Gouvernement de diriger les affaires et nous savons qu'il est nécessaire de faire adopter ces projets de loi un peu d'avance en sorte qu'on puisse continuer les services publics. Par conséquent, en ce qui me regarde, je donne mon plein et entier consentement à l'adoption de ce projet de loi selon la méthode habituelle. Par cela j'entends que la Chambre en adoptant cette loi de finances provisoire, ne s'engage nullement à adopter quelque crédit particulier, qu'il s'agisse du principe en jeu, de la somme demandée ou de la nécessité même du crédit en question. En d'autres termes, la Chambre demeure absolument libre de discuter ces crédits comme elle l'entendra quand ils seront présentés. Je consens aujourd'hui au paiement d'avance d'un sixième des estimations. Je n'ai pas vérifié les chiffres moi-même, car c'est une tâche assez difficile, mais je n'ai aucun doute que le ministre ne les ait fait vérifier par les fonctionnaires préposés à ce travail et qu'il est à même de nous dire si le montant qu'il demande est correcte-

ment et exactement un sixième du budget principal actuellement devant le comité.

L'hon. M. ROBB: C'est ce que je comprends. Les montants ont été vérifiés au ministère et je n'ai aucune raison de croire qu'ils puissent être erronés. L'attitude prise par mon honorable ami est absolument juste.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre comprend que ces crédits sont adoptés aux conditions que j'ai énoncées.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue une 1re et 2e fois puis adoptée.)

L'hon. M. ROBB propose qu'un sixième du montant de chacune des résolutions rapportées du comité des crédits soit voté.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.)

L'hon. M. ROBB propose:

Qu'en vue de donner suite au vote des subsides accordés à Sa Majesté pour acquitter certaines dépenses du service public au compte de l'exercice se terminant le 31 mars 1926, la somme de $31,409,846.82 soit prise sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

La motion est adoptée.

Rapport est fait de la résolution qui est adoptée.

L'hon. M. ROBB dépose un projet de loi (bill n° 28) ayant pour but d'octroyer à Sa Majesté certaines sommes pour le service public au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1926.

La motion est adoptée, le projet de loi est lu une 1re et 2e fois, étudié par le comité, lu une 3e fois et adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES FRETS MARITIMES ET LA CONVENTION PETERSEN

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 13 mars, sur la motion de l'honorable M. Low (ministre du Commerce) tendant à ratifier une convention conclue entre Sa Majesté et sir William Petersen pour créer une ligne de paquebots subventionnés sur l'Atlantique et assurer au Gouvernement la réglementation de certains frets maritimes, ainsi que sur l'amendement de M. Clark (Burrard).

M. ROSS (Kingston): Monsieur l'Orateur, à titre de membre de l'une des nationalités dont se compose l'empire anglais, je désire présenter à ceux qui célèbrent aujourd'hui la fête de leur saint patron, l'expression de mes meilleurs sentiments.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

Je n'ai pas à m'excuser de prendre part à ce débat. Le projet présenté par le Gouvernement mérite d'être examiné soigneusement, à cause de son importance générale, puisqu'il touche directement ou indirectement à chacun d'entre nous. Le commerce et le transport sont les deux sujets de plus de conséquences qu'un parlement puisse discuter. La navigation a fait la grandeur de toute nation qui s'y est livrée et je répète donc que je n'ai pas à m'excuser si je prends part à une discussion de cette importance. Le rapport qu'on nous a soumis donne à entendre l'existence d'une coalition des compagnies de navigation de l'Atlantique-Nord. Coalition est un mot qui signifie restriction des affaires ou du commerce, restriction qui peut aller jusqu'au monopole. Mais ce rapport ne nous fournit aucune preuve formelle que cette coalition ou restriction de la concurrence existe. Cependant, si nous convenons de l'existence du monopole, il faut discuter la question en partant de trois principes. Premièrement, les contrats ayant pour effet de restreindre les affaires,—mot d'un sens plutôt étroit qui désigne le commerce entre les différentes parties d'un pays ou avec les états avoisinants, et les contrats restreignant le commerce,—mot d'un sens plus large,—sont très dangereux. Deuxièmement, l'effet économique de cette restriction peut être bon ou mauvais. Troisièmement, et ce principe devrait être discuté dans un rapport comme celui qu'on nous a présenté, très souvent la législation visant à contrôler les coalitions dépasse le but et produit des effets malfaisants. Ni le rapport ni les discours prononcés jusqu'à présent par les ministres ne tiennent compte de ces trois principes. Lorsque ce rapport sera renvoyé au comité, la Chambre devra donc insister pour que celui-ci nous fournisse une certaine preuve que les affaires ont été entravées ou que la concurrence a été paralysée; une analyse des conséquences, bonnes ou mauvaises, de cette restriction; enfin qu'il nous dise quel sera en définitive le résultat de la solution proposée par le Gouvernement.

Je me demande ce que pense de tout cela le citoyen ordinaire qui s'arrête à discuter ce projet du Gouvernement visant à contrecarrer le prétendu monopole maritime de l'Atlantique-Nord. Autant qu'on puisse imaginer, il cherche d'abord à connaître l'attitude de l'agent du Gouvernement qui a préparé ce rapport et proposé cette solution. Le ciel me garde d'appliquer à l'auteur de ce rapport l'épithète que lui décernait l'autre jour le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) et de dire que c'est "un bon chat". Ce mot

évoque aussitôt deux types de la race féline bien connus dans tous les foyers. Il y a le chat moucheté, à fourrure luisante, confortablement couché dans la salle de famille, ruban rose ou bleu au cou, le favori de toute la maisonnée et des visiteurs. Celui-là n'est pas un chasseur de souris,—cela n'est pas son rôle. Il n'y a rien de trop bon pour lui, c'est le favori de la maison. L'autre, c'est le chat qui vient de temps à autre se gaver de bonnes choses et saute dans la cour au premier appel. C'est le miauleur nocturne, qui réveille tout le monde, qui vit parmi les tessons de bouteille, les morceaux de briques, les vieux os et les savates et qui passant de cour en cour, se trouve toujours fâcheux. Sans viser particulièrement à la chicane, il la met partout où il va. On le voit revenir, abattu et honteux, et repoussé par toute la famille, sauf la grand'maman assise dans son coin, qui le prend, et défend tous ses mauvais coups en disant: "c'est un bon chasseur de souris". Voilà notre chat qui rentre encore. Il a chassé au Japon, en Chine, en Corée, en Angleterre, dans le nord de l'Europe, et enfin le voilà revenu brisé et épuisé, et la grand'maman le reprend de nouveau: "Après tout", dit-elle, "c'est le chat de la famille; c'est notre élève, nous sommes responsables de ses mauvaises habitudes, et il faut le garder car il prend bien les souris".

Je pourrais en rester là avec l'auteur du rapport, car son passé ne nous intéresse pas; mais nous devons examiner son attitude présente. Or le citoyen ordinaire, en lisant son journal, constate que ce représentant du Gouvernement a parlé à un journaliste en mettant le pied au pays; et voici ce qu'il a dit, d'après les journaux d'Ottawa:

Je constate que sir George MacLaren Brown, représentant du service de navigation du Pacifique-Canadien, à Londres, me reproche de ne pas l'avoir vu lorsque j'étais là. Pourquoi me serais-je occupé d'un simple subalterne lorsque les chefs du service se trouvent ici même au Canada.

Et il poursuit:

Cela m'amuse de lire que l'on aurait dû soumettre les faits à sir Norman Mackinder, président de la North Atlantic Shipping Conference. On pourrait tout aussi bien les soumettre à un certain journal bien connu, simple porte-parole des corporations. Si le Gouvernement est assez insensé pour lui confier l'affaire, j'en serais ébahi. D'ailleurs, pourquoi le ferions-nous? Cela ne le regarde pas.

Puis il ajoute:

Je remarque une chose importante dans les dépêches du jour. On laisse entendre que Petersen n'obtiendra pas la subvention de 600,000 livres, à laquelle il avait droit, simplement parce qu'il se propose d'entrer en concurrence avec la coalition. Si tel est le cas, c'est le premier coup direct porté à la conférence impériale, et je suis bien prêt à me joindre à ceux qui mettront fin pour de bon et pour toujours à la farce de cette prétendue préférence.

Vraiment, ce n'est guère là l'attitude que devrait prendre un représentant du gouvernement du Dominion qui se rend là-bas dans le but de discuter une question d'une importance aussi vitale. Les hommes que mentionne son rapport sont des hommes de marque qui ont accompli une bonne œuvre, et personne ne devrait déclencher une guerre entre ce pays et ces intérêts. Nous avons besoin les uns des autres; ils ont besoin de nous et nous avons besoin d'eux dans cette grande œuvre si nous voulons développer ce pays sous le rapport du commerce et des moyens de transport.

Puis, tout le monde se demande si ce rapport ne compromettra pas l'objet que le Gouvernement a en vue. Si l'attitude du Gouvernement vise au maintien de la concurrence, il a choisi une méthode plutôt douteuse pour arriver à ses fins. A travers tous les âges, le facteur qui a toujours empêché la création du monopole des routes océaniques a été la présence du navire irrégulier et au lieu d'encourager ce genre de navire cette proposition aura probablement un effet contraire; elle enlèvera peut-être au navire en cueillette une partie du commerce qu'il obtiendrait autrement. Le navire irrégulier a toujours joué un rôle important dans le développement du commerce. Si vous consultez les chiffres publiés récemment, vous verrez que les visites de ces navires ont été très fréquentes et ont augmenté en nombre pour ce qui est des ports de ce pays. A Montréal, en 1921, on a compté 301 navires irréguliers; en 1922, 409; en 1923, 246; et l'an dernier, 447. Comme preuve additionnelle de l'importance de ces navires, vous trouverez les paroles suivantes au volume 1, de "The Merchant Navy" par Hurd:

On ne peut trop souligner l'importance du propriétaire de navires irréguliers dans l'industrie maritime de l'Empire. "Non seulement nous lui devons la plus grande partie du tonnage de nos vapeurs, mais il nous faut compter sur lui pour le commerce d'importation et d'exportation, surtout en ce qui concerne ce que l'on peut désigner comme la catégorie grossière des cargaisons en vrac qui ne convient généralement pas au commerce des paquebots de ligne. Un pays comme le Royaume-Uni ne pourrait absolument pas compter, avec son énorme volume de commerce, uniquement sur les lignes ordinaires avec leurs traversées régulières."

Je crois exprimer une opinion commune lorsque je dis que le projet du Gouvernement n'aidera pas au développement du trafic des navires irréguliers. Comme preuve additionnelle du rôle important que ces navires jouent dans le commerce britannique, je désire citer les chiffres publiés en 1914 sur les vapeurs faisant le commerce des hautes mers. On comptait 1,200 navires de ligne réguliers au commencement de la guerre, en 1914, avec un tonnage moyen de plus de 5,000 tonnes;

à la même époque, on comptait 2,400 navires irréguliers d'un tonnage moyen de 4,000. Il me semble que l'encouragement du navire irrégulier au point de vue du Dominion, comme au point de vue de l'Empire, offre une meilleure solution du problème de la concurrence ou de la réglementation du commerce, si la chose est possible.

Le troisième point que tout le monde saisit très bien c'est le fait que cette solution qu'offre le Gouvernement nous donne bien juste un service. Si vous consultez les pages 12 et 15 du cinquième rapport annuel sur la Marine marchande du gouvernement canadien, vous verrez que sur nos soixante navires, douze ont fait le service entre le Canada et l'Europe. Ces douze navires n'ont pu nous donner qu'un service de quinze jours pour Bristol et un service de quinze jours pour Londres et Anvers. Si douze navires ne peuvent donner qu'un service de quinze jours, on peut difficilement s'attendre à une amélioration sensible du service avec dix navires de plus. Relativement aux services qu'on fournis ces douze navires, on se demande ce que nous allons faire de la Marine marchande du gouvernement canadien. Allons-nous simplement la mettre au rancart? Puis, quelle sera l'attitude des gros intérêts que ce projet va mécontenter? Nous avons là une question sérieuse à étudier, et le comité devrait pouvoir nous renseigner sur l'attitude du Gouvernement à ce sujet.

Le quatrième point que se pose le citoyen ordinaire, relativement à ce projet, c'est de savoir qui va en bénéficier. S'il s'agit de réglementer les frets maritimes, tout avantage en ce sens nuira certainement à la métropole, quelque bénéfice que nous en retirions indirectement, et le contribuable du Canada en ferait les frais. On ne constate actuellement dans la métropole aucun enthousiasme pour le règlement de cette question et on ne s'occupe guère de prêter main forte pour assurer la réussite du projet du Gouvernement.

M. GARLAND (Bow-River): Mon honorable ami a mentionné, je crois, qu'il se peut que le consommateur britannique tire avantage de cette subvention. Nous expliquera-t-il un peu ce point?

M. ROSS (Kingston): Je prétends que le premier venu, en examinant cette proposition, se dit: "Voici que nous allons payer plus d'un million de dollars par année durant dix ans. Pour le bénéfice de qui? Pour réglementer les frets maritimes, pour les réduire si la chose est possible, et cela au bénéfice du consommateur de la métropole." Il est vrai que nous en retirerons un bénéfice indirect par l'augmentation du commerce. Mais

au premier venu, il semble que nous allons payer pour obtenir des tarifs réduits qui bénéficieront au consommateur de la métropole. J'essaierai dans quelques instants de dire pourquoi cette dernière pourrait bien ne pas être aussi enthousiaste là-dessus que nous nous y attendons. Pour le moment, je me contente de faire voir comment ce projet se présente à l'esprit du citoyen canadien ordinaire, du premier venu, et nous devrons répondre plus tard aux autres questions, quand l'affaire reviendra devant nous.

Voici aussi ce qui frappe au premier abord. D'un bout à l'autre du pays, on supplie non seulement ce Gouvernement, mais tous les autres gouvernements du Dominion de pratiquer l'économie, et comment répondons-nous à ces supplications? Nous leur répondons par le projet de construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, par un chemin de fer dans la région de la rivière de la Paix, par deux chemins de fer dans la région de Rouyn où peut-être un seul suffirait. Nous ne voyons faire aucun effort en vue de l'économie, pas même une tentative. D'un autre côté, chaque jour apporte à ce Gouvernement des cris de détresse sur la situation des ouvriers. On demande au Gouvernement de songer qu'une grande partie de ce pays est dans le besoin, peu importe ceux qu'il faille blâmer, que les coupables soient les ouvriers en grève ou les grands intérêts financiers. A ceux qui peuvent prétendre que c'est là une question provinciale, je dirai ceci: la santé des populations de toutes les parties du pays n'est pas une question provinciale, c'est une question nationale; s'il y a des femmes qui souffrent, des enfants qui ont froid et qui ont faim, c'est une question qui tôt ou tard touchera au pays tout entier. Les enfants privés de nourriture convenable souffriront des effets de la nutrition imporfaite, du rachitisme et des attaques de la tuberculose. Les femmes que tourmente la situation de leurs familles deviendront tôt ou tard nerveuses et neurasthéniques et le pays en souffrira. Au lieu de tenir compte des suppliques de ceux qui recommandent l'économie, le Gouvernement envoie 3 millions à Paris pour construire des hôtels, il envoie 2 millions à Londres pour construire un club, il dépense 13 millions de notre argent canadien en vue de développer les chantiers maritimes dans un autre pays, alors que cet ouvrage pourrait très bien se faire au Canada. La question d'économie doit se poser au premier venu quand il voit le Gouvernement se lancer dans un projet comportant une dépense de 13 millions.

L'autre soir, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), discutant cette proposition, a donné comme argument le fait que la métropole a déjà refusé d'examiner cette proposition ou de participer à une conférence à ce sujet. J'aimerais aujourd'hui à exposer brièvement à cette Chambre l'attitude prise par la Grande-Bretagne en 1909 et 1910 et jusqu'en 1914. Je voudrais dire les raisons pour lesquelles, à mon avis, la Grande-Bretagne ne pouvait pas alors participer à une conférence ni s'arrêter à cette question. Et je désire qu'il soit bien compris que ce sont là mes propres opinions; je puis avoir tort, mais je considère cette question comme un problème impérial.

La première objection que la Grande-Bretagne pourrait avoir à prendre part à une lutte sur cette question est que, durant des siècles, elle a elle-même accordé de pareils monopoles dans diverses parties de l'empire. Elle le fit pour des raisons d'Etat très spéciales. Il y avait, par exemple, la compagnie des Indes Orientales, la compagnie des Indes Occidentales, la compagnie de la baie d'Hudson et le reste. Elle ne pourrait pas très facilement blâmer les grands intérêts financiers de faire ce que, comme Etat, elle a fait elle-même. Les autres raisons qu'elle a de ne pas intervenir nous entraîneraient dans une discussion sur la situation de la marine marchande britannique et sur son importance comme facteur dans l'expansion du commerce de la Grande-Bretagne. L'existence même de la Grande-Bretagne a toujours été liée à sa marine marchande. C'est pour sa propre défense, pourrions-nous dire, que sa marine marchande a débuté avec des privilèges spéciaux donnés à ce qu'on a appelé les Cinq-Ports et aux marchands de ces ports.

Il est intéressant de relever trois ou quatre événements qui montrent combien la Grande-Bretagne a toujours dépendu de l'expansion de sa marine marchande. Il y eut d'abord du temps des Normands, la bataille de Sandwich où la flotte, composée exclusivement de marins britanniques sur des navires marchands, défit une armada française venue de Calais pour faire une descente en Angleterre sous la direction d'Eustache le Moine. En 1217, eut lieu la bataille de Sluys, près de Bruges, où la flotte britannique, composée entièrement de marins de la marine mrachande venus de toutes parts, détruisit une flotte française et génoise qui voulait faire une seconde descente en Grande-Bretagne. En 1415, la première flotte organisée par les Henris fut recrutée entièrement dans tous les ports de Grande-Bretagne.

Le quatrième événement fut la réunion des navires composant la flotte anglaise qui vainquit la Grande Armada. Pendant tout le moyen-âge, non seulement la Marine marchande maintint le commerce de l'empire, mais elle l'augmenta et elle assurait en même temps la défense et la sécurité du pays. Nous passons ensuite à la période napoléonienne, qui se termina en 1815; il importe de ne pas oublier le rôle de la marine marchande de l'Angleterre dans les guerres de cette époque. Les captures firent alors perdre aux armateurs anglais onze mille vaisseaux; néanmoins, à la fin de 1815, ils en avaient encore, sur les mers, 24,860. En 1874, on comptait 36,900 navires marchands, et, sur ce nombre, 24,828 appartenaient au Royaume-Uni. Ces chiffres indiquent comment les armateurs anglais supportaient les pertes considérables sans se décourager, et comment ils aidaient leur pays à traverser les grandes crises. Ils démontrent quel rôle jouèrent les négociants et la marine marchande de la Grande-Bretagne dans les affaires de l'Etat, le progrès du commerce et la défense de l'empire. L'année 1815 fut suivie d'une période de réorganisation, l'Etat n'accordant pratiquement aucun secours à cette œuvre. Les armateurs des ports de mer anglais, qui avaient des ressources et de la prévoyance, s'en chargèrent. En dépit de la guerre, en dépit des ennemis, en dépit de l'ingérence de la presse, le progrès de la marine marchande se maintint. Cette période d'organisation dura cent ans, de 1815 à 1913, pendant laquelle l'événement le plus important fut l'adoption des lois relatives à la navigation, qui s'inspiraient d'un principe de protection absolue. Ces lois décrétaient que les importations ne se feraient que par les navires anglais ou les navires du pays d'origine des marchandises; elles restreignaient le volume des marchandises transportées aux colonies et elles décrétaient que tout le commerce côtier serait fait par des navires anglais, commandés par des capitaines anglais et dont l'équipage serait composé, dans une proportion de 75 p. 100, de marins anglais. En 1823, on abrogea ces lois. L'année 1850 fut remarquable, au point de vue du progrès de la marine marchande, puisqu'on créa la division de la marine du ministère du commerce. Ce département se chargeait de la défense sur mer et de recruter des marins et des maîtres d'équipage du type voulu. C'est pendant ce siècle que la navigation à voile fit place aux navires à vapeur, ce qui, d'abord, retarda le progrès de la marine marchande; mais plus tard, la guerre civile américaine fit disparaître des concurrents et l'on s'aperçut que, de 1850 à 1874, le tonnage de la flotte anglaise avait augmenté de 65 à 68 p. 100, tandis que celui de la flotte amé-

ricaine était tombé de 60 p. 100 à 38 p. 100. Mais, et c'est où je voulais en venir, le tonnage de la flotte prussienne n'avait varié que de 49 à 46 p. 100 et cette flotte commençait à faire une concurrence redoutable à la marine marchande anglaise.

Le devoir du département de la Marine du ministère du Commerce était clairement défini et limité; ce service devait s'occuper surtout de trouver des moyens de protéger, sur mer, la vie des voyageurs, ou les navires. Il ne contribua pas directement au progrès de la marine marchande; de fait on regardait avec suspicion et méfiance toute ingérence de l'Etat dans le commerce par terre ou par mer—que mes honorables collègues notent ce point, qui est fort important. La puissance de la marine marchande avait toujours dépendu, en premier lieu, de l'esprit d'entreprise et de l'habileté commerciale des armateurs, qui devaient pourvoir aux besoins de la nation, sans recevoir de subventions ou d'encouragement quelconque de l'Etat. Les rapports du gouvernement et de la marine marchande ont toujours été très étroits, de sorte que, en août 1914, l'amirauté avait sous ses ordres une réserve navale de plus de 18,000 officiers expérimentés et de marins de la marine marchande ou de la flotte de pêche, en plus de 170,000 marins de naissance britannique et de 100,000 pêcheurs anglais. Durant les soixante ans qui précédèrent la déclaration de guerre, le ministère du commerce, le lloyd et les armateurs avaient perfectionné l'organisme économique et militaire qui fut l'un des facteurs essentiels de la victoire quand, enfin, la Grande guerre éclata.

En 1890, la flotte du Royaume-Uni comprenait 3 millions de tonnes. En 1900, ce tonnage était descendu à 2 millions et, en 1913, à 850,000 tonnes. De 1885 à 1913, on avait construit des navires d'un tonnage total de 25 millions de tonnes. Les deux-tiers de ces navires avaient été construits en Angleterre et un tiers, pour les armateurs anglais. Pendant la même période, de 1894 à 1913, le commerce maritime augmentait de 700,000 à 2 millions de tonnes. La flotte de l'Angleterre, par suite de cette augmentation du commerce, avait été doublée, de 1903 à 1913; mais, dans le même temps, celle de l'Allemagne était quadruplée. Il était heureux que la Grande-Bretagne possédât la moitié des navires marchands du monde entier au début de la guerre, sinon elle n'aurait pu la conduire comme elle le fit et le résultat final aurait pu être différent. A cette époque, c'est-à-dire au début de la guerre, la marine marchande britannique était la plus considérable, la plus perfectionnée, et la plus puissante de toutes les flottes du monde.

[M. Garland.]

Elle se partageait comme suit: au Royaume-Uni 11,538,000 tonnes et aux colonies et dominions 902,000, soit un total de 12,440,000 tonnes, alors que l'ensemble du tonnage mondial était de 26,000,000 de tonnes. Le concurrent le plus rapproché à cette époque était l'Allemagne dont le tonnage s'élevait à 3,096,000 tonnes.

Monsieur l'Orateur, ces faits rappellent les phases critiques de l'histoire de l'empire britannique, qui est en grande partie celle de notre Marine marchande. C'est précisément au cours d'une de ces phases difficiles, entre 1890 et 1913—que la Grande-Bretagne fut invitée à participer à une conférence qui mettait en jeu le prestige attaché à cette vaste organisation maritime, créée en grande partie, au prix des sacrifices, de la persévérance, de la ténacité des négociants de ses ports et des marins de ses plages. Nous aurions été en meilleur état d'étudier les mesures à prendre, si nous avions eu un "chat" d'une certaine compétence, au fait de l'histoire du commerce maritime anglais et du rapport qui a toujours existé entre la Grande-Bretagne elle-même et sa marine marchande; si nous avions eu un homme en état d'examiner sérieusement ces questions et de faire à cette Chambre un rapport sur la question de savoir si nous pourrions, maintenant ou plus tard, adopter une ligne de conduite de nature à porter atteinte au rapport qui a toujours existé en la marine marchande et l'Etat. Ce rapport dont je parle est d'ordre important et s'impose à un sérieux examen par ce gouvernement-ci ou par tout autre. La crise qui sévissait quand l'Angleterre fut invitée à participer à cette conférence est passée. De nos jours règne là-bas un esprit de coopération, un désir ardent d'expansion impériale et ce qui fut alors refusé pourrait fort bien aujourd'hui être examiné sérieusement et je ne doute pas qu'il n'en soit ainsi.

J'en arrive maintenant à deux suggestions d'ordre pratique en traitant de ce sujet. D'après le Gouvernement il n'a été fait aucune proposition de la part des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre. Je vais lui en offrir une. Nous ne saurions rien entreprendre, sans danger pour la sécurité et la sûreté de ce pays, qui soit de nature à nuire à l'œuvre que l'Angleterre poursuit depuis un siècle. S'il est vrai que nous voulons contribuer à la création d'une marine qui se maintiendra dans l'avenir, je proposerais, comme d'autres de mes collègues l'ont fait, de garder l'attitude la plus sympathique vis-à-vis de la marine marchande du Pacifique-Canadien. Cette marine n'a nullement l'intention de nuire à la

prospérité du Canada. Ses intérêts sont ceux du Canada; son expansion, son avenir, sont subordonnés à l'avenir du Canada; nous devrions songer à l'à-propos de faire en sorte que le Pacifique-Canadien soit en mesure de créer une marine marchande dont le pays aura lieu d'être fier dans l'avenir. En second lieu, il y a le concours de la Marine marchande du gouvernement sur lequel nous pouvons compter. Je ne suis pas homme à déprécier cette marine marchande; j'ai la conviction qu'on peut obtenir d'elle un service efficace si on l'administre bien. Je ne vois pas pourquoi ses navires ne pourraient pas être aménagés comme il convient. En 1899 et en 1900, le Gouvernement a bien employé des navires de l'époque pour transporter des troupes, cavalerie et artillerie, au Sud-africain. Nous nous rendîmes à bord d'un des navires de la compagnie Elder-Dempster, amené en toute hâte au port d'Halifax et aménagé pour pouvoir transporter 600 chevaux en Afrique du Sud. Le voyage dura vingt-six jours et, on n'en doute pas, les chevaux eurent beaucoup à souffrir. Mais il n'en serait pas de même pour un voyage de dix ou quinze jours en Europe; les animaux, bestiaux ou chevaux, n'auraient pas tant à souffrir. Il ne sert à rien de prétendre que notre Marine marchande ne peut être d'aucune utilité. Les navires de la compagnie Elder-Dempster dont j'ai parlé n'étaient que des navires ordinaires, pas même aussi bons que ceux que nous avons maintenant, et on les a aménagés dans le temps pour le transport des troupes en Afrique du Sud. Pour conclure mes observations je résumerai comme suit ma manière de voir sur cette question:

1. La tentative d'un Etat de briser une coalition d'intérêts engagés dans le commerce maritime constitue une tâche bien difficile.

2. Cette tentative est presque futile, de la part d'un état comme le Canada, déjà si endetté, et qui a, de plus, à porter un fardeau très lourd en matière de transport.

3. Le contrat Petersen est un retour aux anciens monopoles du moyen-âge alors que l'Etat accordait certains privilèges à quelqu'un de ses sujets, et ce monopole aujourd'hui prend la forme de subvention en argent.

4. L'avenir du Canada remplira mieux ses fins à la faveur de la coopération de ses propres intéressés et par l'emploi de sa propre marine marchande, au lieu de sortir de ses frontières pour organiser un service maritime qui ne nous appartiendra pas.

5. Développer des relations qui contribueraient à défendre et à agrandir notre commerce servira bien mieux les destinés de notre pays.

Il n'y a rien qui assure l'avenir du Canada dans ce projet de convention. Au bout des dix années, longue période dans la vie d'un individu, mais très courte dans la vie d'une nation, nous aurons formé une flotte qui ne sera pas à nous et qui nous aura coûté quelque treize millions, et en ce faisant, nous n'aurons pas créé des sources de travail dans notre pays où le besoin de travaux de ce genre est si impérieux.

Dans l'amendement, nous trouvons la possibilité ou d'apparence d'une intervention impériale, d'une coopération impériale, et il mérite au moins notre considération la plus sérieuse.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): L'honorable député de Kingston (M. Ross) me pardonnera peut-être de ne pas chercher à relever de façon détaillée les commentaires qu'il vient de faire. Il a résumé ses vues en quelques phrases de péroraison, et je répondrai brièvement à celles-ci. Mon honorable ami pense que voici une tentative qui, dans les circonstances, promet d'être difficile et à laquelle, si j'en conclus par ses commentaires, il ne faudrait pas donner suite. C'est le conseil du désespoir. Il n'offre aucun remède à une situation qui, de l'aveu général, est très difficile et compliquée, tandis que le caractère difficile et compliqué même de la tâche en fait une tâche qu'il ne faut pas négliger mais que le Gouvernement de ce pays doit entreprendre. Mon honorable ami exprime la crainte que notre effort ne soit futile. Je m'étonne que parlant en faveur des intérêts des compagnies maritimes, comme un si grand nombre d'orateurs du parti de mon honorable ami, lui et eux aient si grand souci de cette entreprise, si elle est destinée à être inutile, comme le prétend mon honorable ami. En fait, s'il fallait une preuve pour établir la nécessité d'un effort comme le Gouvernement en tente pour remédier à une grave situation, nous la trouverions dans la vaste propagande de presse menée, d'un bout à l'autre du pays, par les compagnies maritimes. Un sujet d'étonnement en ce moment, c'est qu'elles sentent un si grand besoin—comme le montre le mal qu'elles se donnent —de combattre ce rapport Preston. Si le projet du Gouvernement est si futile et si inutile, pourquoi ces puissants intérêts sont-ils donc si inquiets? Cela rappelle le dicton: "La dame proteste trop, je crois." En ce cas, les compagnies maritimes aident à attirer l'attention sur l'urgence, et l'importance de la situation à laquelle le Gouvernement s'efforce de remédier.

Mon honorable ami a fait un commentaire assez étrange: il a dit qu'il regarde la mesure

du Gouvernement comme un retour à quelque forme moyenâgeuse d'octroi de. monopole Quand on a écouté, comme nous avons été forcés de le faire depuis quelques jours, les commentaires des honorables messieurs d'en face, qui ont prétendu que ce projet est une espèce de jouet d'enfant, c'est l'expression employée par un honorable député, je pense, ou une demi-mesure comme disent d'autres honorables députés, on ne peut s'empêcher d'être étonné par le titre de monopole "moyen-âgeux" attribué à la flotte Petersen en face du grand monopole qu'elle est censée combattre. Mon honorable ami dit qu'à son sens, il serait plus avantageux pour le pays d'accroître la marine marchande du Gouvernement canadien. S'il en est ainsi, quand son chef était au pouvoir et que quelques-uns de ses propres collègues et le haut-commissaire à Londres lui ont fait cette même proposition, pourquoi n'a-t-il pas cherché à mettre en œuvre la marine marchande et à lui faire rendre les services qu'elle est capable de rendre, disent maintenant ses honorables partisans? Un peu plus loin, j'aurai quelque chose à dire touchant la marine marchande et son efficacité à cet égard. Mon honorable ami pense que nous emploierions mieux notre temps à établir des relations qui défendraient aussi bien qu'elles activeraient notre commerce. J'espère qu'avant la conclusion de mon discours, j'aurai démontré à mon honorable ami que le moyen choisi par le Gouvernement permettra d'atteindre cette double fin. Enfin, il a déclaré que dans l'amendement on trouve la possibilité, et ensuite il a fort sagement employé un autre mot, et dit l'apparence, à tout le moins, d'une entreprise, ou d'une influence, ou d'une réglementation d'ordre impérial, dans le moyen d'action préconisé dans l'amendement. Mon honorable ami a fait preuve de sa prudence ordinaire, en se servant du mot "apparence", parce que voilà à quoi se bornera, à mon avis, la mesure de réglementation promise par l'amendement.

J'en viens plus directement à la résolution sur laquelle la Chambre doit se prononcer et à l'amendement présenté à ce sujet. La résolution est la première mesure que doit prendre le Gouvernement avant de déposer un bill accordant au Gouvernement la réglementation des taux de transport océaniques. La résolution a trait à la réglementation des prix de transport maritime: c'est le principe sur lequel elle repose, et en votant sur la résolution, les honorables députés se prononcent sur l'importante question de savoir si, à leur avis, le Gouvernement devrait entreprendre de réglementer les frets maritimes. Quant à savoir si le moyen auquel le Gouvernement recourt pour effectuer cette réglementation sera efficace ou non, c'est une question discutable, je pense, et qui sera débattue pleinement et avec soin.

Je ferai remarquer à ce sujet que le ministre du Commerce a déclaré, lors de la présentation du projet de résolution, que le contrat passé avec sir William Petersen pour l'emploi de dix navires sur l'Atlantique serait renvoyé à l'examen d'un comité spécial en même temps que le bill dont le contrat fera partie. Ce comité pourra donc examiner avec toute la latitude désirable les conditions du traité qu'il n'adoptera qu'après s'être parfaitement rendu compte de ses mérites.

Le Gouvernement n'avait pas d'autre moyen d'exposer à la Chambre les éléments de cette si importante question et d'en saisir un comité parlementaire, sauf de passer une convention comme celle-ci.

M. GARLAND (Bow-River): Le premier ministre dit-il que le Gouvernement va déposer un bill dont l'étude sera confiée au comité? Le projet sera-t-il calqué sur la résolution?

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est ce que fera le Gouvernement. Le projet de résolution a pour objet de permettre au Gouvernement de déposer un projet de loi qui sera renvoyé à l'examen du comité compétent après sa 2e lecture. J'ai ici un exemplaire du projet que le ministre du Commerce va déposer sur le bureau. Il a pour titre: "Loi ayant pour objet de donner au gouvernement fédéral la réglementation de certains frets transocéaniques". Le bill reproduit presque mot pour mot le texte de la résolution inscrite au Feuilleton. Il contient deux articles avec la convention en annexe. Ainsi, en présentant la résolution en délibération, le Gouvernement donne à la Chambre la plus ample occasion possible de connaître les particularités de son projet de loi. Notre collègue sait aussi bien que moi que tout projet de loi comportant une dépense doit être précédé du dépôt d'une résolution. Cette résolution a été rédigée, on s'en rendra compte, de manière à renseigner complètement la Chambre sur le contenu du bill.

Le Gouvernement a cherché dès le début, en présentant le projet de résolution, à faire comprendre à nos collègues qu'après le vote de la résolution et de la 2e lecture du bill ce dernier serait renvoyé à l'examen d'un comité spécial dans la composition duquel tous les partis seront représentés et qui aura les pouvoirs ordinaires pour faire son enquête sur la proposition qui lui sera soumise. Le Gouvernement a adopté cette marche pour convaincre la représentation qu'en votant la

2e lecture du bill elle ne s'oblige nullement à en voter l'adoption définitive en 3e lecture.

Le projet dit en toutes lettres que la convention n'entrera en vigueur qu'avec son adoption par le Parlement. Donc, après que le bill aura été examiné par le comité il reviendra devant la Chambre et si la 3e lecture est refusée, la convention sera nulle ou plutôt n'aura acquis aucune existence légale. Cet acte n'entrera en vigueur qu'après qu'il aura été ratifié par la Chambre et le Sénat et sanctionné par le Gouverneur général. Je crois utile de préciser, car il m'a paru que certains membres éprouvaient quelque hésitation à laisser passer le projet de résolution, dans la crainte de se trouver dans l'obligation d'accepter les conditions du contrat lui-même. Je répète qu'en votant la résolution et la 2e lecture du bill les membres ne font qu'approuver le principe de l'intervention de l'Etat pour réglementer les frets maritimes. Les conditions du marché feront l'objet d'un examen méticuleux de la part du comité spécial. Le Gouvernement fera entendre M. Preston devant le comité; les compagnies de navigation, qui ont fait préparer un rapport en opposition à celui de M. Preston, seront aussi entendues, si, elles le désirent, pour déclarer au public qui a rédigé leur rapport et pour en soutenir les prétentions. On a dit beaucoup de choses de M. Preston, mais il faut lui rendre cette justice qu'il a signé son rapport tandis que celui que les armateurs nous ont présenté ne porte aucune signature. On découvrira peut-être qu'il est l'œuvre de l'agent de publicité des compagnies. Le comité doit avoir l'occasion de connaître la personnalité de l'auteur de ce document et je ne doute pas qu'il ne sache la découvrir.

J'espère avoir convaincu la Chambre que le Gouvernement n'a pas d'autre but que de faire admettre le principe de l'autorité de l'Etat dans la régularisation des tarifs de fret sur l'océan. La première clause de la résolution dit:

> Afin d'assurer au gouvernement du Canada la réglementation de certains tarifs maritimes, il y a lieu...

Et ainsi de suite. Le but visé, c'est d'assurer le contrôle des frets maritimes. Or, la sagesse de ce principe, a été confirmée par l'amendement proposé par l'honorable député de Burrard (M. Clark) puisqu'il admet la nécessité du contrôle de l'Etat sur les tarifs maritimes. Voici le texte de l'amendement qui a été soumis à l'assentiment de la Chambre:

> Que M. l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais qu'il soit résolu: Que la réglementation efficace des frets maritimes ne peut être exercée sans la collaboration de toutes les parties de l'empire, et seulement par un corps où elles seraient toutes représentées; que le contrat du Gouvernement avec sir William Petersen, basé sur le rapport de W. T. R. Preston, est mal inspiré, coûteux, futile, et indigne de l'attention sérieuse de la Chambre.

Par induction, l'amendement lui-même déclare qu'il est désirable de réglementer les frets maritimes. Cependant, il va encore plus loin que notre déclaration de principe et il ajoute que le problème est d'une telle gravité et si gigantesque que, peu importe l'attitude que le Canada pourrait adopter à lui seul, elle sera futile et de nulle valeur; toutes les parties de l'empire devraient s'unir pour exercer une réglementation raisonnable par l'intermédiaire d'une commission de leurs représentants. J'aurai quelques observations à faire valoir un peu plus tard en ce qui regarde cette solution à la présente situation. Cette méthode n'est pas nouvelle; elle fut proposée il y a quinze ou vingt ans. En réalité, ce plan a été soumis à maintes reprises aux différentes conférences impériales; il fut proposé par mon très honorable ami, le chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen) et ses associés de même que par les anciens chefs du parti conservateur. Je me bornerai à mentionner que sir Robert Borden, sir George Perley et sir Thomas White, tous deux premiers ministres intérimaires, ont adopté la même manière de voir. Et mon très honorable ami partageait également cet avis. A venir jusqu'aujourd'hui, l'affaire n'a pas abouti; suivant l'expression employée tout à l'heure par l'honorable député de Kingston (M. Ross), tout était dans "l'apparence", mais en réalité, rien n'a été accompli. Pendant quinze ou vingt ans, on a pensé qu'il y aurait lieu pour les différentes parties de l'empire d'exercer un contrôle mixte sur la navigation maritime, mais rien n'a été fait. Je ferai observer de plus, qu'à maintes reprises, l'association des chambres de commerce de la Grande-Bretagne a préconisé l'adoption de ce même plan. Or, si cette puissante association n'a pu réussir à faire adopter le projet par la commission impériale de la navigation, l'honorable député et mes honorables amis croient-ils que la commission consentira à agir à la demande de cette Chambre?

Je reviendrai tout à l'heure sur cet aspect du problème. Pour l'instant, je me bornerai à ouvrir une parenthèse et à dire que les qualificatifs appliqués à ce que l'amendement désigne comme le projet basé sur le rapport de M. Preston s'adresseraient avec plus d'à propos à la ligne de conduite suggérée par l'amendement lui-même, savoir "qu'elle est mal inspirée, coûteuse, futile et indigne de l'attention sérieuse de la Chambre". Je doute fort que mon honorable ami de Burrard (M. Clark) soit lui-même l'auteur de l'amendement en question, bien qu'il ait accepté de le

proposer. Nous connaissons tous le style de mon très honorable ami, le chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen), et je lui attribue la paternité de l'amendement.

Pour ce qui est de la seconde partie de l'amendement, monsieur l'Orateur, ma principale objection,—et je n'irai pas par quatre chemins,—c'est qu'elle est fausse et je demande à mes honorables amis de la repousser pour cette raison. Cette partie de l'amendement est ainsi conçue:

Que le contrat du Gouvernement avec sir William Petersen, basé sur le rapport de M. W. T. R. Preston, est mal inspiré, coûteux, futile et indigne de l'attention sérieuse de la Chambre.

Or, le contrat n'a pas été basé sur le rapport de M. Preston. L'amendement renferme donc une inexactitude et une fausseté. Pour s'en convaincre on n'a qu'à consulter les dates apposées au bas des deux documents. Prenons le contrat lui-même. Si les honorables députés veulent bien l'examiner, ils constateront qu'il porte la date du 11 décembre 1924. Qu'ils consultent maintenant le rapport Preston et ils se rendront compte qu'il est daté du 31 décembre 1924; il est donc postérieur de plusieurs jours, de plusieurs semaines même au contrat. Voilà une première preuve que l'assertion est fausse. Mais de plus, prenons la propre déclaration de M. Preston, consignée aux pages 11 et 12 de son rapport. Je relève une communication intitulée "Franche déclaration concernant le Canada", et présentée sous forme d'un mémoire aux intérêts maritimes de la Grande-Bretagne. Cette déclaration est datée de Londres, avril 1924. Je vais en donner lecture à la Chambre:

Le gouvernement canadien a décidé de prendre action afin que les intérêts canadiens ne soient pas lésés aussi sérieusement qu'ils l'ont été jusqu'ici par les opérations de la coalition maritime de l'Atlantique-Nord.

Le Gouvernement a surtout remarqué deux aspects de la situation:

1. La disparité occasionnelle dans les frets maritimes au détriment des ports canadiens et à l'avantage des ports des Etats-Unis.

(2) Les frets que l'on croit excessifs relativement au transport sur les marchés d'outre-mer des produits naturels et des articles manufacturés.

L'une des raisons alléguée pour la différence au détriment des ports canadiens est que les tarifs d'assurance sont plus élevés pour la navigation sur le fleuve Saint-Laurent que pour le trafic partant ou à destination des ports des Etats-Unis.

Le Gouvernement a étudié attentivement cette question et espère d'une manière permanente l'égalité des tarifs d'assurance sur le Saint-Laurent avec ceux qui s'appliquent aux ports américains. Il est donc inutile de faire des commentaires sur ce point. Il y a deux manières de faire disparaître les désavantages qui existent relativement au transport des produits canadiens sur les voies maritimes:

(1) Par un arrangement avec une compagnie indépendante subventionnée par le Gouvernement, celui-ci ayant le contrôle des tarifs de transport.

[Le très hon. Mackenzie King.]

(2) L'établissement par le Gouvernement d'un service de vaisseaux modernes entre les ports canadiens et britanniques.

La première solution semble être la plus désirable, si l'on peut faire des arrangements convenables.

Bien des intéressés canadiens considèrent l'une ou l'autre de ces alternatives comme inévitables.

Durant la session du Parlement en 1923, un comité de la Chambre des communes recueillit des témoignages au sujet de la coalition maritime de l'Atlantique-Nord et dans son rapport à la Chambre, recommanda au Gouvernement de prendre action pour faire disparaître les désavantages dont souffre le transport outre-mer des produits canadiens.

Cette recommandation proposée par M. A. R. McMaster, le président du comité, fut unanimement approuvée par la Chambre des communes durant la session de 1923.

Conformément aux instructions du Parlement, le Gouvernement a fait une enquête sur les diverses phases de la question.

Dans le discours du trône à l'ouverture de la présente session du Parlement, l'administration actuelle a annoncé sa politique sur cette question.

D'après cette déclaration de M. Preston, à la suite de la résolution des Communes, basée sur le rapport d'un comité de la Chambre, le Gouvernement a décidé d'agir d'une ou deux manières. La première est exposée dès le début, à savoir l'exploitation d'une Marine marchande par le Gouvernement. L'autre est que le Gouvernement serait prêt à signer un contrat avec une compagnie qui lui laisserait la fixation de ses tarifs maritimes. Le rapport même de M. Preston nous apprend que le ministère avait décidé d'adopter cette ligne de conduite avant que l'on eût jamais entendu parler de sir William Petersen. Celui-ci a obtenu l'entreprise parce qu'il est une des nombreuses personnes qui, après discussion, a accepté un contrat en vertu duquel le Gouvernement déterminerait lui-même les tarifs de transport.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement a déclaré, dès le début, qu'il ferait une convention avec n'importe quelle compagnie maritime du pays qui accorderait les mêmes conditions. Nous signerions un pacte aux mêmes termes que le contrat Petersen avec la compagnie de navigation du Pacifique-Canadien ou toute autre compagnie maritime du Canada qui nous donnerait les mêmes avantages que sir William Petersen, c'est-à-dire la fixation des tarifs de transport.

M. GARLAND (Bow-River): Que le très honorable député me permette de lui poser une question. Cette offre a-t-elle été faite au Pacifique-Canadien avant que le contrat Petersen eût été rédigé?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'aurai un mot à dire à ce sujet tout à l'heure lorsque je parlerai tout particulièrement de l'exportation des bêtes à cornes. J'ai fait moi-même cette proposition au président du Paci-

fique-Canadien il y a quelques jours seulement, et mon offre subsiste encore. J'invite les compagnies maritimes à se présenter et à nous confier la juridiction de leurs tarifs et je demanderai au Parlement de nous aider à examiner leurs propositions. Si elles refusent d'entrer en pourparlers avec nous, comment expliquer cette abstention? L'une des raisons est que ces compagnies considèrent qu'elles réalisent de plus gros bénéfices autrement, je ne dis pas si elles font partie d'une coalition ou non. Tout est là. Il n'est pas question ici de subvention à quelque compagnie d'armateurs, dans le sens que l'on prête généralement aux subventions comme les honorables députés de la gauche voudraient le faire croire au public. Ils cherchent à créer de la confusion en donnant à entendre que nous accordons une subvention à la compagnie Petersen sans condition aucune. La somme que nous proposons en est une que nous offrons à une compagnie qui est prête à nous donner la haute main sur ses tarifs de transport. Ce sont là deux choses distinctes.

M. ARTHURS: Que le très honorable député me permette de lui demander s'il donnerait le même avantage à n'importe quelle autre compagnie. En d'autres termes, accorderait-il une subvention de $16,000 environ par traversée à des navires de ce tonnage?

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est ce que j'ai expliqué clairement. J'ai limité mes observations aux compagnies canadiennes mais j'ai dit que pour le moment toute compagnie canadienne qui fournirait le même service et les mêmes privilèges au Gouvernement serait traitée sur le même pied.

Est-il possible de parler plus clairement? On serait injuste d'exiger plus. Cette discussion sur les subventions n'est pas du tout à propos dès qu'on a bien saisi ce que signifie en fait le marché conclu par le Gouvernement. Un peu plus tard je dirai un mot des subventions payées actuellement en Canada à des compagnies de navigation qui font un service régulier et qui exigent les tarifs que la coalition leur permet d'exiger. Ce n'est pas ce que nous faisons aux termes du contrat conclu avec sir Wm Petersen. Sir Wm Petersen a offert de mettre certains navires sur l'Atlantique, mais non pas avec les fonds du contribuable canadien, comme les honorables députés de l'opposition aiment tant à le prétendre. Il est tellement certain que son placement sera profitable,—il sait à quoi s'en tenir sur les exigences de cette coalition, —qu'il fait cette proposition: "Je suis prêt à lancer sur l'Atlantique dix navires du modèle le plus récent et de permettre au Gouvernement canadien de fixer les tarifs au chiffre qui lui plaira, contre une certaine garantie qu'il m'accorde au début." Nous avons déjà parlé de cette garantie. Je prie les honorables membres de réfléchir à cela. On ne saurait obtenir quelque chose pour rien; il faut payer d'une manière ou de l'autre tout ce que l'on veut. Cela ne vaut-il pas la peine de payer quelque chose pour découvrir si toutes ces allégations au sujet d'une coalition des compagnies de navigation sont fondées? Nous aurons bientôt fait de le découvrir, dès que cette convention entrera en vigueur; nous ne tarderons pas à découvrir si sir Wm Petersen est en mesure de faire honneur à ses engagements. S'il y réussit; s'il économise des millions de dollars aux producteurs canadiens en échange de la garantie qu'on lui aura versée; s'il trouve moyen d'effectuer le transport aux tarifs qui seront déterminés et de réaliser quand même des bénéfices, le public canadien, comme celui d'Angleterre, d'Australie, d'Afrique-Sud et de Nouvelle-Zélande commencera bientôt à vouloir connaître ce que c'est au juste que ce contrat. Mes honorables amis de l'autre côté veulent que les autres parties de l'empire coopèrent à cette tentative en vue de réglementer les frets maritimes. S'ils sont sincères ils appuieront le Gouvernement actuel dans cette expérience qui réunira bientôt toutes les parties de l'empire dans un grand effort commun pour avoir raison de cette situation désavantageuse. Tant qu'un gouvernement quelconque n'aura pas la force et le courage de lancer un projet pareil et de révéler à l'empire quelle est en réalité la situation pour ce qui est de cette coalition,—ou conférence, qu'on l'appelle comme on voudra, —qui exige des taux arbitraires sur l'Atlantique; tant qu'on n'aura pas pris cette initiative il sera impossible de rallier les différents pays de l'empire à un projet collectif pour la réglementation des tarifs. Mais, dès que ce premier pas sera fait ils auront vite fait de s'unir pour exiger un régime efficace. Les compagnies de navigation le savent bien; voilà pourquoi le pays est inondé de propagande à propos du présent projet. Voilà pourquoi aussi les honorables représentants de l'opposition parlent de tout sauf de ce contrat. Ils ne cessent de dénoncer M. Preston, —c'est vraiment héroïque n'est-ce pas quand M. Preston n'est pas à la Chambre où il pourrait lui-même leur répondre? Ils font tout ce qu'ils peuvent pour noircir la réputation de M. Preston; ils mettent tout en œuvre pour le rendre ridicule et détestable. Pourquoi? Parce qu'il a été assez patriote, parce qu'il a eu assez de courage pour présenter un

rapport au pays signé de son nom et se déclarer prêt à comparaître devant un comité du Parlement ou n'importe quel autre corps qu'il plaît aux honorables représentants de désigner et y prouver ce qu'il avance dans son rapport.

M. SUTHERLAND: Puis-je demander au premier ministre si une seule des assertions faites sur le parquet de la Chambre au sujet de M. Preston a été réfutée par le très honorable premier ministre lui-même ou par aucun de ses adhérants?

Le très hon. MACKENZIE KING: Eh bien, c'est mon honorable ami qui a été le plus grand héros de tous; en effet, plus que personne il a parlé de M. Preston; il n'a pas dit un mot touchant le contenu du rapport de M. Preston. Toutefois il pourra rencontrer M. Preston devant ce comité...

M. SUTHERLAND: Ce n'est pas là une réponse à la question que j'ai posée au très honorable premier ministre.

Le très hon. MACKENZIE KING: Les propos de l'honorable député n'entrent pas du tout dans la question. Mais voici le point que je veux faire ressortir: ce n'est pas le contrat que les honorables représentants de l'opposition ont dénoncé: ils ont dénoncé M. Preston, ils ont dénoncé sir Wm Petersen, ils ont dénoncé toutes sortes de choses imaginaires, mais ils n'ont pas dit un mot touchant la substance même de la convention; ils n'ont pas cherché à exposer clairement aux membres de la Chambre l'objet réel de cette convention.

M. LADNER: Monsieur l'Orateur, si le premier ministre veut bien me permettre...

Quelques VOIX: Règlement.

M. LADNER: Ma question est juste et à propos. Le premier ministre a maintes fois répété que les députés de ce côté-ci de la Chambre n'avaient pas parlé du contrat. Or, dans mon humble contribution au débat, je n'ai pas discuté autre chose. . .

Des VOIX: A l'ordre.

M. LADNER: . . . et je demande au premier ministre s'il ne s'est pas trompé. Veut-il être juste et convenir qu'il a fait erreur en disant cela?

Le très hon. MACKENZIE KING: Si j'ai mal compris le discours de l'honorable député, je le regrette. Je concède que c'était une humble contribution, et, s'il le désire, je dirai volontiers que ses remarques se limitèrent à des commentaires sur le contrat. Mais je crois pouvoir démontrer dans un instant qu'elles avaient si peu de rapport au sujet que leur portée dans un sens ou dans l'autre restait fort problématique.

On me permettra maintenant, monsieur l'Orateur, de répondre à la question suivante: Pourquoi le Gouvernement a-t-il adopté cette attitude? Quelle est l'origine du contrat qu'il a conclu? D'abord je ferai remarquer que c'est l'un des plus importants problèmes que le pays ait eu à résoudre depuis non pas deux ou trois, mais depuis les dix ou quinze dernières années au moins. Cette question de la cherté des frets maritimes a fait l'objet d'enquêtes par des commissions royales au Canada et en Angleterre, aussi par des commissions et des comités spéciaux. Je n'analyserai pas leurs conclusions, mais je citerai les documents importants que voici pour démontrer si, oui ou non, on a raison de croire qu'il existe véritablement une coalition sur l'Atlantique règlementant les tarifs de transport et les maintenant à un chiffre excessif.

En 1906, le gouvernement anglais institua une commission royale relativement aux syndicats maritimes; elle rapporta ses conclusions en 1909. Il y eut la commission royale des dominions, nommée à la suite d'une proposition de sir Wilfrid Laurier adoptée unanimement à la conférence impériale de 1911. Cette commission fut nommée le 5 avril 1912 et fit son dernier rapport le 21 février 1917. En 1913, l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton), à ce moment-là président de la commission des chemins de fer, fut chargé par le gouvernement de sir Robert Borden de faire une enquête sur les tarifs maritimes; il rapporta ses conclusions le 18 octobre 1913. S'il n'y avait pas eu matière à enquête, pourquoi sir Robert Borden aurait-il chargé l'honorable député de cette mission, le choisissant exprès parce qu'en qualité de président de la commission des chemins de fer, il était particulièrement au courant des conditions de transport? En juin 1920, le gouvernement anglais nomma un comité impérial du transport, en vertu d'une résolution de la conférence impériale de guerre de 1918. Ce comité existe encore et a fait des rapports sur les différentes phases du transport dans l'empire. L'an dernier, il a fait faire une enquête au Canada par un sous-comité. Puis il y eut le comité spécial chargé par la Chambre des communes de s'enquérir des conditions agricoles, qui fut nommé le 28 février 1923. Ce comité adressa sept rapports à la Chambre, dont le 4ième, soumis le 23 avril 1923 et le 5e, soumis le 18 juin 1923, se rapportaient aux tarifs maritimes.

J'ai entre les mains le rapport préparé par l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) en 1913. Voici ce que j'y trouve:

Etant donné que d'une façon générale, presque toutes les exportations du pays ont peu de valeur proportionnellement à l'espace occupé et représentent une somme peu élevée comparativement au coût du transport, l'exportateur canadien se ressent singulièrement de toute augmentation des prix de transport, de sorte qu'il est très important de maintenir ces prix à un chiffre raisonnable.

Puis à la page 8:

Toutefois je ne doute pas que sur les articles vendus au Canada par l'exportateur anglais en concurrence aux exportateurs des autres pays, les augmentations de tarif des dernières années n'aient un effet nuisible pour le commerce et n'expliquent en partie la diminution des exportations anglaises relativement aux autres.

Donc, déjà en 1913 mon honorable collègue de York-Ouest faisait part au gouvernement de l'époque d'une augmentation des frets de l'Atlantique qui, d'après lui, nuisait à l'exportation. Je veux prouver que cette opinion est celle qu'ont constamment eue tous ceux qui ont attentivement étudié la question depuis cette époque jusqu'à ce jour. La seule différence est que nos honorables collègues d'en face n'ont rien fait, tandis que le Gouvernement actuel tente d'attaquer le problème.

Un mot au sujet du rapport de M. Preston. En janvier 1921, mon très honorable collègue (M. Meighen) reçut une communication de sir George Perley, haut-commissaire du Canada à Londres, lui signalant les efforts de sir Robert Borden pour instituer une enquête sur les tarifs maritimes et lui conseillant d'en faire faire une. Cette lettre laissait aussi entendre que pour obtenir un résultat, il serait bon de charger quelqu'un de préparer la cause du Canada afin de faciliter sa présentation de concert avec sir George Perley devant le comité impérial des transports maritimes. Qu'a fait mon très honorable ami. Il a nommé quelqu'un. Il a nommé le professeur Magill exactement comme nous avons nommé M. Preston, dans le but de recueillir des renseignements touchant la cause du Canada. Mais voici où se trouve la différence. Mon très honorable ami m'a dit l'autre jour que le rapport de M. Magill devait se trouver au ministère.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, je n'ai pas dit cela.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami dit qu'il ne l'a pas fait?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

Le très hon. MACKENZIE KING: En lisant le hansard il constatera qu'il l'a dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne pouvons nous accorder sur ce point. J'ai dit que la réponse de M. Magill devrait se trouver au ministère, je n'ai jamais dit qu'il avait préparé un rapport.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami recommence ses petites finesses de jadis; sa "réponse", dit-il, et tout le monde a cru que cette réponse signifiait le rapport attendu. Qu'est-ce qu'on a demandé à M. Magill d'accomplir? On lui a dit de préparer la cause du Canada. Et quand nous avons commencé à chercher la réponse, elle n'existait pas. Quand nous avons télégraphié à M. Magill il nous a dit n'avoir jamais préparé de rapport, ne s'être jamais occupé du sujet. Au lieu de dire à la Chambre que la réponse de M. Magill devrait se trouver au ministère, mon très honorable ami aurait mieux fait de lui dire qu'il n'y avait jamais eu de rapport. En réalité, il n'y a pas eu de réponse. Mais quant à ce qui touche M. Magill, mon très honorable ami a fait exactement ce que nous avons fait en désignant M. Preston. Il a nommé une personne dans le but exprès de recueillir des renseignements susceptibles d'aider le Gouvernement quand il tenterait de régler la situation. La différence entre son administration et la nôtre c'est qu'il a laissé la question en suspens, il ne l'a pas poussée plus loin, cela pour des raisons qu'il est seul à connaître; tandis que le Gouvernement actuel a pris soin de déposer devant la Chambre, en sus du rapport de M. Preston, une proposition définitive et notre intention est de faire soumettre les deux au comité spécial qui sera formé pour étudier cette question.

Mais pour en revenir au rapport qui a été préparé en 1913 par mon honorable ami de York-Ouest, il dit:

La demande d'enquête présentée par le gouvernement canadien et accordée par les autorités impériales, comme il est dit plus haut, est par conséquent justifiée par les exigences du transport dans les deux sens.

Et il conclut.

Cette affirmation...

Il fait ici allusion à une chose dite auparavant.

Cette affirmation de la part d'un membre de la conférence touchant une situation d'après laquelle les affaires de tout importateur peuvent, d'un moment à l'autre, peut-être par le caprice du transporteur, un manque de renseignements ou le désir de profits excessifs, se trouver du moins temporairement supprimées, semblerait exiger une enquête rigoureuse.

En d'autres termes, l'honorable député de York-Ouest a constaté en 1913, qu'il existait une situation qui exposait les producteurs et les exportateurs du pays à voir leurs affaires anéanties suivant le goût ou le caprice d'une

organisation ayant la haute main sur les transports de l'Atlantique à cette époque et c'est avec raison qu'il a dit que cette situation exigeait une enquête. Cela ne suffirait-il pas pour servir de base aux démarches que le Gouvernement fait en ce moment?

Mais en réalité le Gouvernement s'est basé sur un rapport fait par un comité spécial de la Chambre, le comité sur les conditions agricoles dont l'honorable député de Brome (M. McMaster) était le président, rapport qui a été déposé à la Chambre et adopté à l'unanimité, adopté par les honorables députés de la gauche, et ce rapport désigne comme un fait l'existence d'une coalition de l'Atlantique-Nord.

M. STANSELL: Est-ce que le comité sur la situation agricole a suggéré que les travaux en ce sens soient continués par M. Preston?

Le très hon. MACKENZIE KING: Voilà que mon honorable ami tente de nouveau d'en revenir à M. Preston. Le pays ne s'intéresse pas à M. Preston sauf pour savoir jusqu'à quel point les représentations qu'il a faites sont exactes. La Chambre recevra ces renseignements quand le comité spécial se réunira et se mettra à l'étude de ces questions.

M. STANSELL: Est-ce que ce rapport n'a pas suggéré la formation d'un comité spécial pour pousser plus loin les recherches?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, je le crois, mais je pense qu'il a fait en même temps une proposition qui lui était propre. Il a évidemment compris la haute importance de la question et a vu qu'il ne fallait pas confier le travail à trop de comités. J'ai sous la main le quatrième rapport du comité sur la situation agricole qui a été soumis à la Chambre le 23 avril 1923.

> Votre comité est d'avis que sur les lignes régulières de paquebots faisant le commerce des ports canadiens, le prix du service de transport n'est déterminé ni par la loi de l'offre et de la demande, ni basé sur le coût plus un profit raisonnable, mais qu'un cartel existe parmi les diverses compagnies de transport lequel cartel est connu sous le nom de: "The North Atlantic and U.K. Conference Eastward-bound."

Cela n'est pas l'opinion de M. Preston, mais celle d'un comité de cette Chambre, composé d'honorables députés qui ont entendu les témoignages rendus sous serment et qui ont conclu à l'existence d'une coalition. Le Gouvernement s'est fondé sur ce rapport pour agir, et c'est en vertu de ce rapport; sans mentionner d'autres pièces dont je parlerai plus loin, qu'il a jugé à propos de prendre les mesures qu'il a adoptées à ce sujet. Je lis ailleurs dans le même rapport:

> Presque toutes sinon toutes les lignes régulières naviguant de Montréal, y compris la Marine commerciale de l'Etat, appartiennent à cette conférence de l'Atlantique-Nord. Une filiale de cette conférence se compose de représentants des lignes qui ont leur terminus à Montréal; on l'appelle quelquefois le comité des lignes canadiennes. Voici les sociétés qui en font partie:
>
> Cunard, lignes Anchor Donaldson et Thomson, Canadian Pacific Ocean Services, Ltd., White Star Dominion Line; Intercontinental Transports, Ltd. (auxquels sont associés certains navires de la Marine commerciale canadienne); Furness Withy Company, McLean, Kennedy et Cie; et la Marine commerciale du Canada, limitée.

Le rapport montre comment ce comité procède. Il est peut-être préférable que je lise ce paragraphe:

> Les tarifs généraux ont été établis à la conférence de l'Atlantique-Nord et du Royaume-Uni, à New-York.

Une remarque, en passant, monsieur l'Orateur. Mes honorables amis de l'opposition soutiennent bien vigoureusement lorsqu'il s'agit de problèmes ouvriers que les syndicats internationaux ayant leur siège aux Etats-Unis ne devraient pas avoir juridiction en Canada. Ils nous ont dit à satiété que l'association des ouvriers canadiens aux ouvriers américains qui les assujettissaient à la dictature des syndicats américains dépassait les bornes. Et bien, un comité de cette Chambre a déclaré qu'en matière de transport de produits canadiens obligés de subir la concurrence américaine, le prix des frets est fixé à New-York.

L'hon. M. BRISTOL: L'endroit le plus central n'est-il pas l'endroit naturel pour un comité réglant la navigation sur tout l'Atlantique?

Le très hon. MACKENZIE KING: L'aveu de mon honorable ami est complet. Il reconnaît qu'un comité règle la navigation sur tout l'Atlantique et que naturellement son siège doit être à New-York. Qu'est-ce que la Chambre peut demander de plus. Mon honorable ami (M. Bristol) qui est bien au courant des opérations des sociétés maritimes, il l'admetra, a dit, je crois, à la Chambre qu'il existe une conférence pour l'Atlantique-Nord et que cette conférence a une portée mondiale.

L'hon. M. BRISTOL: N'est-il pas naturel qu'elle siège là? Préféreriez-vous Montréal?

Le très hon. MACKENZIE KING: Non. Tout ce que je veux signaler à l'attention de cette Chambre, c'est ceci: Nous avons affirmé, et les honorables membres de l'opposition ont nié, l'existence d'une conférence qui fixe les frets maritimes, que tout le commerce de bétail et autre trafic du Canada est sujet aux décisions de cette conférence. Or nous prenons les mesures actuellement en discussion

afin de libérer ce commerce des entraves de cette coalition immense et d'assurer que le transport entre le Canada et la Grande-Bretagne ne soit plus sujet à des prix fixés à New-York, mais au Canada même. Voilà toute la proposition du Gouvernement; et l'alternative est absolument claire. Après ce que vient de dire mon honorable ami, aucun député ne peut prétexter ignorance des faits. Il est reconnu ici même cet après-midi, que les frets maritimes sont fixés par une conférence de portée universelle et que ces tarifs sont fixés à New-York. L'honorable député (M. Bristol) a admis que ces prix sont réglés ainsi à New-York. Eh bien, la Chambre peut se déclarer satisfaite de cet état de choses, ou elle peut chercher à conférer ce pouvoir au gouvernement du Canada afin que le prix de transport des exportations de ce pays,—marchandises de conséquences ou de peu d'importance,—ne soit pas déterminé aux Etats-Unis mais par les représentants du peuple canadien où ceux qu'ils autoriseront à agir en leur nom.

L'hon. M. BRISTOL: Le très honorable premier ministre prétend-il que le Pacifique-Canadien et la Marine commerciale de l'Etat, qui font partie de cette conférence, sont des organisations américaines? Et puisque la Marine commerciale du Canada a participé à cette conférence jusqu'à présent, pourquoi si l'on présume que ses membres sont des voleurs, n'a-t-on pas demandé aux administrateurs de cette marine durant ces trois ou quatre dernières années, un rapport qui eût démontré au Gouvernement à quelle sorte de vols se livrait cette marine?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crois que la dernière remarque de mon honorable ami ne diminue en rien la force des déclarations que j'ai faites.

M. BRISTOL: Vous êtes forcé de compter sur l'emploi de notre propre Marine marchande.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je parlerai de la Marine marchande un peu plus tard. A ce propos, tout ce que je désire expliquer clairement maintenant—afin que les honorables députés apprécient le fait lorsqu'ils considéreront la sagesse de la décision du Gouvernement—c'est qu'un comité de cette Chambre a déjà étudié les faits et présenté un rapport. Ce comité en est venu à la conclusion suivante, et je cite le rapport du comité spécial même:

Les frets généraux ont été fixés à la conférence de l'Atlantique-Nord et du Royaume-Uni, à New-York, mais aux fins d'obtenir l'unité d'action à ce sujet et à d'autres, on a tenu une assemblée hebdomadaire à laquelle assistaient des représentants de toutes les lignes de paquebots. A cette assemblée, on s'entendit sur les frets, et aucun membre de la ligne n'avait le droit de se départir des frets ainsi fixés sans avertir ses concurrents de son intention de le faire. En termes clairement exprimés, un membre pouvait adresser une réprimande à un autre s'il y avait transgression de cette ligne de conduite.

Cet état de choses a provoqué le résultat suivant, vraiment extraordinaire. Le gouvernement des Etats-Unis a forcé la commission de navigation de ce pays, qui administre les steamers appartenant au gouvernement des Etats-Unis, à établir un fret très faible pour le transport de la farine en Europe—un fret, ainsi que l'ont déclaré les compagnies de transport, au-dessous d'un fret commercial.

M. SUTHERLAND: Très bien, très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING:

Ce fret ne s'appliquait qu'à la farine moulue aux Etats-Unis. Pour y faire face les lignes de la conférence de l'Atlantique septentrional, établirent, à un moment donné, un prix de 15 cents les 100 livres sur la farine moulue aux Etats-Unis, alors qu'elles conservaient un prix de 19 cents les 100 livres sur la farine canadienne—différence très sensible au détriment de nos meuniers canadiens.

Pourquoi mon honorable ami n'applaudit-il pas maintenant?

M. SUTHERLAND: Le gouvernement des Etats-Unis a forcé ses propres navires à accorder ce prix spécial aux expéditeurs américains.

Le très hon. MACKENZIE KING:

A titre de membre de la conférence de l'Atlantique septentrional, la Marine marchande du gouvernement canadien souscrivit à ce pacte.

Maintenant, que signifie cette déclaration? Que le gouvernement des Etats-Unis lui-même a jugé nécessaire de prendre des mesures contre cette coalition relativement à ses propres navires et les mesures prises eurent une certaine influence sur le prix de la farine au point de vue de l'expéditeur des Etats-Unis. Quel en fut l'effet au point de vue du Canada? Les meuniers canadiens furent placés à désavantage relativement aux consignations dans la métropole. Quelle fut l'importance de ce désavantage, j'aurai occasion de l'indiquer dans un instant. Prenons une autre déclaration:

On a démontré, avec preuve à l'appui, que depuis le commencement de la guerre les frets maritimes sur les bestiaux s'étaient accrus de 300 p. 100, alors que le prix du bœuf sur le marché britannique ne s'était accru que de 66 p. 100 au cours de la même période.

N'est-ce pas là un fait que la Chambre devrait peser?

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce tiré du rapport du comité?

Le très hon. MACKENZIE KING: Ce passage est tiré du rapport du comité que mon honorable ami et d'autres membres de cette Chambre ont approuvé.

Maintenant, il y eut un cinquième rapport et c'est sur ces rapports que le Gouvernement base sa décision—non sur un rapport quelconque de M. Preston, mais sur les rapports d'un comité spécial de cette Chambre. Le lundi 18 juin 1923, le comité spécial chargé de faire enquête sur la situation de l'agriculture présentait son cinquième rapport. En voici le premier paragraphe:

Le comité spécial nommé pour s'enquérir de la situation agricole présente son cinquième rapport comme suit:

Frets maritimes

Dans son quatrième rapport préliminaire, votre comité a traité la question des frets maritimes, de la réglementation des frets qu'exigent les navires de ligne qui font escale aux ports de l'est du Canada et qui font partie de la conférence de l'Atlantique-Nord et du Royaume-Uni et des opérations du comité des lignes canadiennes, appelé quelquefois le comité à réunions hebdomadaires des lignes canadiennes.

Vu la grande importance du sujet et les déclarations publiées dans la presse et ailleurs touchant les conclusions du comité, nous croyons que la question mérite une attention nouvelle.

Voici le paragraphe suivant:

Il est très difficile de prétendre que les entreprises de transport océanique ne sont pas, en grande partie, entre les mains de coalitions ou conférences. Il est certain que ces coalitions existent.

Ce sont là les conclusions de ce comité spécial qui conduisit une nouvelle investigation sur la question des frets maritimes, et il déclare en un langage aussi énergique qu'il est possible d'en employer dans un rapport que le transport maritime, pour ce qui est des navires de ligne, est entre les mains de coalitions ou conférences. C'est un point qui ne souffre nulle contradiction. Je pourrais citer d'autres passages du rapport qui ne feraient que corroborer ceux dont j'ai déjà donné lecture.

M. SUTHERLAND: Le premier ministre voudra-t-il lire les conclusions exprimées dans le rapport septième et final du comité?

Le très hon. MACKENZIE KING: Eh bien, mon honorable ami...

M. SUTHERLAND: D'après moi, le rapport que cite le premier n'a jamais été même soumis au comité.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami pourra lire ce qu'il voudra à la Chambre, mais il me permettra peut-être de finir de lire ce que j'ai commencé. A la page 17 du rapport, on trouve des citations du rapport de l'enquête de la commission royale des Dominions qui, comme de raison, eut lieu il y a plusieurs années. Toutes ces choses tendent à démontrer que la situation qui existe aujourd'hui quant au maintien des frets maritimes par ces coalitions existe depuis plusieurs années. Puis le rapport dit:

En dépit des longues investigations poursuivies à ce sujet...

Et c'est intéressant à propos de la question qui nous occupe; ceci se trouve à la page 19.

...aucune mesure gouvernementale n'a encore été prise, pas plus par les autorités britanniques que par les autorités canadiennes.

On y suggère—et je crois qu'il est plus que jamais opportun de le faire remarquer à cause de l'amendement qui a été présenté—que cette réglementation devrait être exercée par toutes les parties de l'empire agissant de concert et que, si l'on veut dominer d'une façon complètement efficace toutes ces coalitions maritimes, il est nécessaire d'avoir même plus que le concours des diverses parties de l'empire britannique. Comme question de fait, pour obtenir une réglementation complète, il faudra quelque chose comme une action internationale, une action commune de la part de tous les pays du monde intéressés au commerce maritime. Ce jour peut être éloigné; mais pour avoir une réglementation parfaite, ce moyen sera probablement le seul qui nous permettra de l'avoir. M. Lubin, président de l'Institut international d'agriculture, dont le siège est à Rome, je pense, parlant du transport du grain et des bestiaux, a dit que l'on devrait avoir quelque moyen d'assurer une réglementation internationale. Je me permets de croire que c'est là une question dont la Société des Nations pourrait bien s'occuper; elle pourrait voir si, par son entremise, il ne serait pas possible d'amener les divers pays du monde à tenter quelque effort en vue d'assurer la réglementation internationale des frets maritimes. Mais ce sont de ces choses qui prendront plusieurs années à s'accomplir.

En attendant, ce qui aidera à mettre cette question bien en vue, comme elle l'est aujourd'hui comme résultat de la tactique adoptée par le Gouvernement, c'est de prendre sérieusement quelque mesure qui démontrera si les prétentions qui ont été avancées quant aux tarifs de transport maritime sont exactes ou non.

Le comité concluait ainsi:

Votre comité, étant donné ce qui précède et vu les témoignages entendus et dont il est question dans un rapport préliminaire antérieur, est d'avis qu'il est désirable que des mesures soient prises pour mettre fin aux coalitions ou conférences maritimes.

Voilà précisément ce que le Gouvernement tente aujourd'hui. Il essaie de réaliser les vœux d'un comité de cette Chambre qui trouve nécessaire de prendre des mesures pour réglementer les frets maritimes. Cette dé-

marche que le Gouvernement fait à ce sujet n'est pas la première. Le Gouvernement a été aux prises avec ce problème depuis ses premiers jours et il a essayé différents moyens d'obtenir cette maîtrise que le comité lui a imposée comme une obligation à laquelle il fallait faire face. L'une de ces démarches, dont il n'a pas encore été question, fut faite par mon honorable collègue, le ministre du Commerce (M. Low). Ce dernier se rendit à Montréal et demanda aux compagnies de transport maritime de le rencontrer. Il leur demanda si elles ne pourraient pas coopérer avec le Gouvernement du Canada dans un effort pour réduire les frets maritimes quant à l'expédition à l'Angleterre, des bestiaux, devenus l'un des principaux produits pour lesquelles nous avions obtenu un marché nouveau et important depuis la levée de l'embargo. Il leur demanda si elles ne pourraient pas agir de concert avec le Gouvernement pour essayer d'obtenir pour la classe agricole de ce pays le marché qui lui appartient naturellement en Grande-Bretagne. Mais mon honorable ami reçut bien peu d'encouragement de la part des compagnies de transport maritime. Parmi les documents déposés sur le bureau de la Chambre, il y a des copies de lettres échangées entre le ministre du Commerce et les compagnies de navigation relativement à ces interviews. C'était en mars 1924. Qu'on me permette de lire la lettre que voici:

Ligne White Star-Dominion,
Bureau du gérant,
Montréal, 21 février 1924.

L'hon. M. T. A. Low,
Ministre du Commerce,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,

A propos de votre conversation avec le soussigné au sujet des frets maritimes pour les bestiaux et du désir qu'a votre département de venir en aide aux fermiers.

La question fut étudiée à fond hier après-midi à une réunion des représentants de toutes les compagnies de navigation canadiennes dont les navires transportent le bétail; on décida à l'unanimité que, à cause du fret actuel, le transport des bestiaux n'est pas assez lucratif pour permettre de noliser de nouveaux navires; toute réduction aurait pour résultat une augmentation des pertes et une diminution du nombre des départs.

Le dernier paragraphe se lit comme suit:

Nous désirons vivement faire tout en notre pouvoir pour venir en aide à l'industrie animale du Canada, et nous considérons que le Gouvernement serait bien avisé d'encourager les fermiers à élever plus de bestiaux; mais nous regrettons de ne pouvoir consentir un nouvel abaissement du fret maritime, qui était de $45, en 1921, et est maintenant de $20 par tête.

Bien à vous,

P. A. Curry,
Gérant.

On n'ajoutait pas que le fret avait déjà été de $7 par tête. Mais le ministre du Commerce ne laissa pas tomber l'affaire. Le 29 février 1924, il envoya la lettre suivante à M. Curry:

Cher monsieur,

Je vous accuse réception de votre lettre du 21 du mois courant et je regrette que vous n'ayez pu vous entendre avec le Gouvernement à propos de l'affaire que nous avons discutée lors de mon récent voyage à Montréal.

Je désire vivement vous rencontrer de nouveau, de même que les plus importants expéditeurs, avant que le Gouvernement décide d'adopter une autre ligne de conduite.

Comprenez bien la signification de cette phrase. Le ministre du Commerce se rendit à Montréal par deux fois afin de discuter, avec les compagnies de navigation, les moyens d'abaisser le prix de transport du bétail canadien expédié en Angleterre. Il était persuadé que l'industrie animale est l'une des plus importantes du Canada et qu'elle méritait l'encouragement tout particulier du Gouvernement, étant donné que nous avions réussi à faire lever l'embargo sur notre bétail. Mon honorable ami fit deux voyages, mais, ni dans un cas ni dans l'autre, il n'obtint satisfaction des compagnies de navigation. M. Low dit:

Je désire vivement vous rencontrer de nouveau, de même que les plus importants expéditeurs, avant que le Gouvernement décide d'adopter une autre ligne de conduite. Il me ferait plaisir de me rendre à Montréal, mais comme nous sommes très occupés ici, une fois la session commencée, je vous prie de me dire si vous ne pourriez pas venir me voir à Ottawa, un jour quelconque de la semaine prochaine. Je vous serais fort obligé de me donner ce renseignement et de me dire également si d'autres expéditeurs vous accompagneront. Nous désirons vivement discuter de nouveau cette question avant d'adopter une ligne de conduite définitive.

Bien à vous,

Thomas A. Low,

On voit, par la suite de la correspondance, que M. Curry était d'avis, pour reprendre ses propres paroles, "qu'un représentant de chaque compagnie de navigation du Canada faisant le transport du bétail" rencontrât M. Low. Ce dernier approuva cette idée et il ajouta que, tous ces représentants désirant venir ensemble, il jugeait à propos de se rendre à Montréal pour les voir en ce dernier endroit. Il alla à Montréal; j'ai une lettre, datée du 15 mars, adressée par M. Curry à M. Low et qui se lit ainsi:

Je vous remercie de votre lettre du 12 du mois courant et vous suis fort obligé de l'offre que vous me faites de venir à Montréal rencontrer les représentants des compagnies qui font le transport des bestiaux; nous serons heureux de vous recevoir, à toute heure qu'il vous conviendra de fixer, le mercredi, 19 mars.

Les délégués dont le nom suit assisteront probablement à la réunion: M. W. A. Coates, The Robert Reford Co. Ltd. (Cunard-Donaldson Lines); M. J. W. Nicoll, Furness, Withy & Co. Ltd; M. J. P. Doherty, de la marine marchande du gouvernement canadien; M. P. A. Curry, White Star-Dominion Line...

On me dit que M. Gear assistait aussi à la réunion.

L'hon. M. CRERAR: Cela se passait l'an dernier.

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, en mars de l'an dernier. C'est parce que les armateurs canadiens refusèrent de seconder le Gouvernement dans ses efforts destinés à réduire les frets maritimes que nous avons décidé de chercher ailleurs une compagnie désireuse de coopérer avec nous à cette fin. Nous aurions bien volontiers fait pour ces compagnies ce que nous avons l'intention de faire pour la compagnie Petersen; mais elles refusèrent de nous seconder.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre peut-il dire qu'on leur fit une offre semblable?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne puis dire sur-le-champ quelle offre on leur fit exactement, mais je sais que le ministre était prêt à faire une offre fort généreuse. Il pourrait, mieux que moi, renseigner la Chambre sur ce point. Mais les compagnies nous répondirent de façon à nous persuader qu'elles n'accepteraient aucune proposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre a fait allusion au rapport Preston. Je ne le froisserai pas, j'ose le croire, si j'en parle moi-même. On offrait de payer une partie du coût de transport.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crois que le Gouvernement proposait aux compagnies de leur verser une certaine somme, si elles consentaient à fixer un fret qui recevrait l'approbation du Gouvernement. Si elles avaient consenti à cela on devait leur accorder une certaine compensation. La convention que nous avons avec la compagnie Petersen est de même nature.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je demande bien pardon à mon honorable ami. Nous sommes convenus avec la compagnie Petersen qu'elle recevra une subvention si elle fait le transport du bétail, par exemple, à un tarif que nous établirons, et si elle ne le fait pas elle ne recevra pas la subvention. Que la Chambre saisisse bien la question. Ce que notre Gouvernement a offert à la compagnie Petersen et qui est dans le contrat qu'elle a consenti à accepter, c'est que le Gouvernement lui-même, établira le prix du transport du bétail de toutes les parties du Canada en Angleterre. La compagnie est convenue, dirons-nous, de faire ce transport au prix que notre Gouvernement décrètera.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Un DEPUTE: Non.

Le très hon. MACKENZIE KING: Quelqu'un a-t-il dit non?

M. RICKMAN: Oui; je dis non.

Le très hon. MACKENZIE KING: L'honnorable député dira-t-il pourquoi?

M. RYCKMAN: Parce que le contrat n'oblige pas la compagnie Petersen de faire le transport.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne sais pas de quoi mon honorable ami peut parler: Toute l'entreprise repose sur le transport. A moins de faire du transport sir Wiiliam Petersen ne reçoit pas un sou.

M. RYCKMAN: Ce n'est pas ce que le contrat dit. Si le premier ministre veut le lire, il découvrira, je prétends, qu'il donne à sir William Petersen le droit de réglementer les tarifs. Si je ne puis prouver cela je consens à m'en tenir à ce que le ministre dira.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si mon honorable ami en est rendu là pour attaquer le contrat, il faut qu'il soit à bout d'arguments.

M. RYCKMAN: En définitive, suivant moi, c'est sir William Petersen qui fixe les prix.

Le très hon. MACKENZIE KING: Qu'on me permette de bien définir au nom du Gouvernement, la situation telle qu'elle est. Pour éviter tout malentendu je veux être aussi clair que possible. Si le contrat veut dire que le Gouvernement canadien n'établira pas lui-même les prix, alors le Gouvernement canadien n'a rien à faire avec ce contrat. L'interruption de mon honorable ami porte à faux. Voici ce que le Gouvernement a l'intention de faire: aussitôt les navires construits il va faire part à sir William Petersen des prix auxquels ou s'attend pour le transport du bétail des ports canadien aux ports de la Grande-Bretagne. S'il le transporte à ces prix, il sera payé selon les conditions prévues au marché; mais s'il n'exécute pas son service il n'aura pas droit à un sou, et il ne lui sera rien payé. Peut-on être plus clair?

M. RYCKMAN: Mais la convention ne dit pas cela.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si cela peut faire plaisir à mon honorable ami je puis bien déclarer que cela ne fait absolument rien que la convention, telle qu'elle est rédigée, le dise ou ne le dise pas; ce qu'il importe le plus c'est de bien faire voir que

l'attitude du Gouvernement est telle que je l'ai déclaré et comme on pourra le voir au comité; sinon, pour donner effet à la convention, on devra la modifier. Mais je prétends que la convention a prévu ce que je dis et que c'est là l'objet du contrat. Permettez-moi de lire la clause (d) de l'article I:

(d) Le contrôle et la réglementation des prix exigibles par le concessionnaire sont du ressort du gouvernement du Canada et le Gouvernement doit fixer, de temps à autre, ces prix de fret pour toutes les denrées.

Où sir William Petersen exercera-t-il la réglementation de prix?

M. McTAGGART: La compagnie Petersen n'est-elle pas censée devoir payer un dividende sur sa mise de fonds? S'il en est ainsi cela n'influera-t-il pas sur la réglementation effective dont il est question au contrat?

Le très hon. MACKENZIE KING: Ceci est absolument hors de la question. Pour ce qui est du Gouvernement, nous ne nous soucions pas de savoir si la compagnie Petersen paie ou non, un dividende; ce qui nous intéresse c'est qu'elle exécute son contrat. La convention est ainsi faite: en retour de ce que nous lui payons, sir William Peterson est prêt à nous laisser établir les prix de transport des denrées. Qu'on me permette de faire remarquer que ce contrat a été rédigé par l'avocat le plus capable qu'on puisse trouver au Canada; je crois que le nom de M. Lafleur occupe dans le barreau de ce pays une première place.

M. CHAPLIN: Agissait-il dans les intérêts du Canada ou de ceux de Petersen?

Le très hon. MACKENZIE KING: Il représentait le Dominion du Canada. Le Gouvernement a retenu ses services et l'a chargé de préparer un contrat n'imposant aucune obligation financière au Gouvernement de ce pays au cas où le service que celui-ci réclame ne serait pas donné de façon satisfaisante.

M. BOYS: Lui a-t-on recommandé aussi de dégager sir Willliam Petersen de toute responsabilité?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami pense-t-il que le Gouvernement aurait fait une telle recommandation? L'honorable monsieur l'aurait-il faite, lui?

M. BOYS: Je ne puis saisir ce que le très honorable monsieur pense, d'après ses paroles, mais j'affirme très catégoriquement et je suis convaincu qu'il en conviendra avec moi, que sir William Petersen ne restera pas chargé de sa responsabilité aux termes de ce contrat. Et le ministre du Commerce (M. Low) a déclaré, en réponse à une question que le lui posais, qu'il regardait cette disposition comme essentielle. Je vais jusqu'à dire que personne ayant quelque connaissance du droit ou comprenant l'effet de l'article 1er, ne soutiendra que sir William Petersen va rester responsable de l'exécution d'aucun engagement contracté au premier chef.

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est l'opinion de mon honorable ami, mais il constatera son erreur.

M. BOYS: J'aimerais à poser une autre question. Ai-je bien compris que le très honorable premier ministre, soutient le contraire? Pour parler clairement, soutient-il qu'en vertu de l'article 1er, lors de la constitution de la compagnie projetée, sir William Petersen ne pourra pas se libérer de son engagement ou de tout engagement même?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami pourra interroger sir William Petersen quand il comparaîtra devant le comité.

M. BOYS: Mais je...

Quelques DEPUTES: Règlement!

M. BOYS: Soyons raisonnables. Le premier ministre et d'autres honorables députés ont prétendu que cette question est l'une des plus importantes dont ce Parlement aura à s'occuper. Sûrement alors, il est raisonnable qu'un député de cette Chambre demande au chef du Gouvernement s'il soutient oui ou non que sir William Petersen sera responsable aux termes du contrat. Le premier ministre affirme-t-il que lors de l'établissement de la compagnie et de la substitution au contrat Petersen d'un contrat avec une nouvelle compagnie, que sir William Petersen ne sera pas libéré complètement de tout engagement inséré dans la convention?

Le très hon. MACKENZIE KING: A mon sens, il sera responsable.

L'hon. M. MACDONALD: Et c'est l'opinion donnée par M. Lafleur.

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, c'est l'opinion donnée par M. Lafleur. Mais faisant abstraction complète de cela, supposons que mon honorable ami ait raison. Si sir William Petersen se libérait de son contrat et si quelque autre compagnie le signait à son tour, personne ne recevra un seul dollar de l'argent du peuple canadien avant que le service soit fourni conformément au contrat. C'est le point capital. Si sir William Petersen s'entend avec quelque compagnie pour qu'elle fasse sien son contrat, comme il se peut qu'il agisse, je présume, s'il est sage, vu qu'il pourrait décéder avant l'expiration des dix années, il n'en reste pas moins que le

contrat exige une certaine catégorie de navires et un service régulier, de certains ports canadiens, sans interruption et à certains prix que fixera le Gouvernement. Nous ne ferons donc aucun déboursé avant l'exécution du service. Qu'importe-il qu'une autre compagnie prenne le contrat à sa charge ou que sir William l'exécute lui-même?

M. BOYS: Le premier ministre veut-il une réponse?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami n'a pas encore parlé et il aura l'occasion de le faire.

M. BOYS: Si le très honorable premier ministre...

Plusieurs VOIX: Règlement!

M. BOYS: Si le premier ministre déclare qu'il ne veut pas qu'on lui pose des questions, je ne lui en poserai certes pas.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'aime à me faire interroger.

M. BOYS: C'est tout ce que je fais.

M. VIEN: Ne faites pas de discours.

M. BOYS: Je veux simplement savoir si le Gouvernement a quelque confiance dans l'état financier de sir William Petersen. Dans l'affirmative, au cas où celui-ci serait libéré de son contrat, ce sera certes une question importante de savoir si la nouvelle compagnie est solvable ou non.

Le très hon. MACKENZIE KING: En tant qu'il s'agit du Gouvernement, permettez-moi de déclarer que dans toute cette affaire nous avons tenu compte du fait que pas un sou des deniers publics ne sortira du trésor tant que nous n'aurons pas reçu le service conformément aux termes du contrat conclu avec sir William Petersen. La question de savoir si sir William ou quelque autre compagnie assurera le service prévu dans la convention est d'importance secondaire. Ce que la Chambre et le pays ont intérêt à savoir, c'est qui aura à répondre au Gouvernement du défaut d'exécuter les conditions arrêtées. Je tiens à ce qu'il soit bien compris que l'Etat n'a rien à payer et ne paiera rien avant que le service prévu ait été accompli. C'est une condition expresse. Le Gouvernement paye pour avoir le droit de fixer les prix du fret. Prenons un exemple typique. On s'est préoccupé d'abord du tarif des bestiaux. Une des dernières lettres reçues de Montréal par le ministre du Commerce porte la date du 9 mai 1924 et est ainsi conçue:

Monsieur,—A la suite de notre convention de mercredi dernier nous avons de nouveau examiné la question du tarif sur le transport du bétail. Je regrette d'avoir à vous dire qu'aucune des lignes qui font ce transport ne veulent consentir une réduction sur le tarif actuel qui est, comme vous le savez, de $20 par tête.

Votre tout dévoué,

P. H. CURRY, gérant.

White Star-Dominion Line.

M. Low répondit à cette lettre le 13 mai suivant en ces termes:

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 9 du courant j'ai à vous dire que je regrette énormément que votre compagnie et d'autres n'aient pu en venir à la décision de coopérer avec le Gouvernement pour réduire le tarif des prix de transport du bétail.

Cela se passait en mai de l'année dernière. A quelque temps de là M. Low se rendit en Angleterre pour voir s'il ne trouverait pas une compagnie qui consentît à transporter le bétail à meilleures conditions en retour de quelque faveur. L'honorable membre veut savoir comment on est arrivé à conclure le traité en discussion. Il le sait maintenant. Le Gouvernement s'est mis en tête de faire un arrangement, s'il était possible, pour obtenir le transport du bétail canadien en Angleterre à des prix plus supportables que ceux exigés par les compagnies existantes. Nous avons frappé à plusieurs portes et nous avons enfin, après beaucoup de difficultés, pu nous entendre avec la compagnie Petersen. J'ai discuté moi-même avec sir William Petersen pour savoir comment il pourrait accomplir le service qu'on lui imposait moyennant l'aide promise. Il me dit: "Monsieur King, si je ne connaissais les prix exagérés que les compagnies se font payer, j'hésiterais à accepter vos conditions. Mais si vous pouvez m'apprendre quelque chose que j'ignore en fait de tarifs maritimes, j'en serais bien aise". Sir William Petersen soutient donc qu'il est en mesure de prouver à l'Angleterre et au monde entier que le gouvernement canadien peut réduire le tarif des bêtes à cornes à $15 et même à $10 et que sa compagnie pourra en faire le transport moyennant le subside promis. Est-ce qu'on ne devrait pas tenter l'aventure?

Quelle est la situation? Pendant trente ans et plus le marché anglais avait été interdit à notre bétail, à cause d'une prétendue violation d'une loi, contre les épizooties. Personne n'a cru sérieusement que le bétail canadien souffrait de pleuro-pneumonie. On a toujours pensé que cette mesure n'avait d'autre but que de protéger les éleveurs des Iles-Britanniques; tous les ministères successifs ont cherché à faire lever l'interdiction. Nos prédécesseurs immédiats l'ont essayé à leur tour. Si nous avons été plus heureux, je tiens à en rendre hommage à notre haut commissaire, M. Larkin.

Mais qu'est-il arrivé? Après avoir réussi à faire admettre le bétail canadien sur le

marché anglais, les prix de transport nous empêchèrent d'en expédier autant que nous eussions voulu. Le Gouvernement a jugé qu'il valait la peine de consacrer un peu d'argent pour assurer aux éleveurs de toutes les provinces la faculté de vendre leurs bêtes aux Anglais. Dans ce but notre ministre du Commerce s'est abouché avec quelques compagnies dont le siège est à Montréal pour faire un arrangement avec elles, et obtenir une réduction de prix. Dans l'impossibilité de rien conclure il passa en Angleterre et s'arrangea avec sir William Petersen. Il en revint avec la convention que le Parlement discute aujourd'hui.

J'espère, monsieur l'Orateur, que j'ai au moins éclairé d'un nouveau jour la genèse de cette question. J'ai prouvé à la Chambre que le rapport Preston n'a nullement servi de base à la convention que nous avons conclue avec la ligne Petersen. M. Preston s'est borné à réunir les renseignements de quelque utilité pour la discussion de cette question. La convention elle-même est basée sur les conclusions d'un comité parlementaire et sur les besoins de la situation, étant donné les revendications que le Gouvernement a reçues de toutes parts.

Je ferai maintenant quelques observations, touchant les démarches qui ont été faites auprès du Gouvernement et de ses prédécesseurs en ce qui regarde la question des frets maritimes. Quoique j'aie parlé tout particulièrement du bétail, les tarifs de transport maritime influencent les chances d'exportation de tous et chacun des articles produits ou fabriqués en Canada. Il n'y a pas une seule industrie canadienne, je n'hésite pas à le dire,—qu'il s'agisse de l'élevage, de la production du grain, de la minoterie, de l'industrie forestière, de la laiterie, de l'industrie fruitière et maraîchère, des entreprises industrielles, des producteurs ou des consommateurs en général, des importateurs et des exportateurs et ainsi de suite,—qui n'ait fait des protestations d'année en année auprès du gouvernement canadien touchant la stagnation du mouvement commercial par suite des frets élevés exigés par le compagnies transatlantiques. Si la Chambre veut bien me le permettre, j'ai l'intention de consigner dans les colonnes du hansard quelques-unes de ces représentations. Avant de faire insérer dans les débats les documents en question, je désire appeler l'attention de nos honorables amis sur le fait que chacune de ces communications s'accorde sur le point que notre commerce d'exportation sera ruiné et nos industries étouffées si nous ne trouvons un moyen d'abaisser les frets maritimes.

Mon très honorable ami dépore le chômage; la fermeture des manufactures. Qu'il lise donc les documents qui encombrent les archives des départements et dont une bonne partie a été déposée sur le bureau de la Chambre. Il se rendra compte que toutes les industries des catégories que j'ai énumérées ci-dessus ont représenté au Gouvernement les unes après les autres que leur commerce d'exportation est menacé de la ruine par suite de l'inégalité des frets maritimes. Bref, toutes ces industries ont fait des représentations à l'effet que les tarifs en vigueur pour le transport des marchandises du port de New-York aux ports de la Grande-Bretagne sont tellement bas comparativement à ceux exigés sur les marchandises expédiées des ports canadiens, qu'elles n'ont plus l'espoir d'être en mesure de continuer à faire leurs exportations par les ports du Canada. Ces industries ont appelé à maintes reprises l'attention tant de l'ancien régime que du Gouvernement du jour sur ces tarifs excessifs qui menacent l'existence du commerce d'exportation du Canada.

Je prie les honorables députés de parcourir la correspondance déposée l'autre jour, et qui fut échangée entre le gouvernement canadien et les autorités britanniques relativement à la question des frets maritimes et tout particulièrement en relation avec l'attitude du comité impérial de la navigation. Toute cette correspondance fut déposée sur le bureau à la demande de mon très honorable ami (M. Meighen). La première lettre porte la signature de sir George H. Perley, qui remplissait à cette époque les fonctions de haut-commissaire canadien à Londres. Elle est ainsi conçue:

Londres, S.W., 4 janvier 1921.

Cher M. MEIGHEN,—Vous vous souvenez qu'au cours des dix dernières années, la question des prix de transport maaritime a été fréquemment discutée, car ils semblaient toujours plus élevés qu'il n'était raisonnable et certains de nous pensaient qu'on pourrait les réglementer au moyen d'un corps semblable à notre commission des chemins de fer. Je suis certain que vous avez été vu plusieurs fois à ce sujet et j'ai eu l'occasion de m'occuper beaucoup de cette question quand je dirigeais le ministère du Commerce en l'absence de sir George E. Foster. Peu de temps après notre arrivée au pouvoir, alors qu'il remplissait les fonctions de premier ministre intérimaire, je me suis arrangé avec sir Henry Drayton afin qu'il vienne ici pour se renseigner au sujet du sentiment qui existe à ce sujet.

Il est revenu sans beaucoup d'espoir de pouvoir accomplir quelque chose dans le sens d'une réglementation des tarifs de transport maritime, mais il pourra vous le dire à vous-même.

Et ce n'était pas le premier voyage de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) outre-mer pour le règlement de ce problème. Il s'était rendu en Angleterre en 1913 et il avait tenté d'assurer au Gouverne-

ment un certain contrôle sur les prix de transport maritime. Et de nouveau en 1918, il fut envoyé là-bas et, pour me servir de l'expression de sir George Perley, il est revenu sans beaucoup d'espoir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon très honorable ami fait erreur. Je n'ai fait qu'un seul voyage outre-mer pour ce qui est de cette question.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je demande pardon à mon honorable ami. J'avais supposé que sir George Perley occupait les fonctions de premier ministre intérimaire lors du dernier voyage.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'en sais rien; mais je n'ai fait qu'un voyage en Angleterre relativement à cette question des frets maritimes.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je retire donc tout ce que j'ai dit à ce sujet. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami a fait un voyage en 1913. Et sir George Perley ajoute:

On n'a rien fait à ce sujet durant la guerre, mais le 29 avril 1919, j'ai reçu le télégramme suivant de sir Thomas White, alors premier ministre intérimaire:

"Les frets maritimes intéressent beaucoup le Canada. Informez-vous et câblez-nous si le gouvernement britannique coopérerait avec le Canada pour donner effet au rapport de la Commission royale sur les richesses naturelles, commerce et lois de certaines parties de l'empire britannique, présentés au parlement impérial en mars 1917. Ce rapport conclut qu'il n'est pas bon que l'exploitation de compagnies de navigation entre le Canada et l'Angleterre demeure plus longtemps sans surveillance du gouvernement. Il est très important de connaître l'attitude officielle des autorités britanniques à ce sujet.

Je communiquai aussitôt à cette dépêche au secrétaire pour les colonies, ici, et me trouvant à Paris quelques jours après, j'en parlai à sir Robert Borden. La réponse du ministère des colonies appelait l'attention sur une dépêche adressée au Gouverneur général le 9 décembre 1918, laquelle se rapportait à la constitution d'une commission impériale d'enquête ayant pour objet d'examiner la question du transport maritime et les communications par mer dans l'empire.

Sir Robert Borden avait évidemment bien étudié la question et dans le mois de mai 1919, il rédigea un mémoire "relatif à la réglementation nécessaire des frets maritimes et à l'utilisation des navires disponibles", dont l'annexe est un exemplaire. Ce mémoire qui proposait la nomination d'une commission, composée des représentants des différentes parties de l'empire, dont le rôle serait de déterminer les prix de transport et d'utiliser les navires, fut transmis à M. Lloyd George et aux premiers ministres des autres dominions.

Inutile pour moi de lire la note en entier. Qu'il me suffise de dire que tout d'abord sir Robert Borden, en sa qualité de premier ministre, puis sir George Perley, comme premier ministre intérimaire et sir Thomas White, à titre de président du conseil intérimaire, et dans la suite le très honorable leader de l'opposition (le très hon. M. Meighen) alors chef du cabinet, ont tous quatre essayé de résoudre ce problème, croyant que la question des tarifs maritimes était d'importance vitale. Voici la fin de la lettre de sir George Perley:

Il y a tant de propriétaires de navires dans le Royaume-Uni...

Il écrivait de Londres.

...que naturellement la réglementation des frets n'est peut-être pas très désirée, et si vous décidez de presser la question devant le comité je crois que l'on ne saurait préparer notre affaire avec trop de soin et d'attention.

Cependant, quelle est la nature de l'amendement des honorables députés de la gauche? Son but est exactement d'obtenir ce qui, selon sir George Perley, ne serait pas vu d'un œil favorable en Angleterre. Dans sa lettre à mon très honorable ami lui-même, sir George Perley dit:

Il y a tant de propriétaires de navires dans le Royaume-Uni que naturellement la réglementation des frets n'est peut-être pas très désirée.

Cependant, mon honorable ami propose un amendement suggérant que nous réglions cette question en la soumettant à une commission anglaise. Si les honorables députés consultent la note rédigée par sir Robert Borden ils verront que le premier paragraphe est ainsi conçu:

Comme les transports entre les diverses parties de l'empire britannique doivent être faits presque entièrement par eau le contrôle des tarifs maritimes et un emploi avantageux des navires disponibles dans l'intérêt de tout l'empire sont d'une nécessité absolue.

C'est une expression très énergique "contrôle des tarifs maritimes...d'une nécessité absolue". C'est ce que nous croyons, et nous sommes d'avis que c'est le seul moyen d'obtenir de bons résultats. Sir Robert dit dans le paragraphe 6:

Dans son sens le plus large la question ainsi présentée doit forcément exiger une considération soignée et peut-être prolongée pour sa solution définitive, mais sa solution temporaire est des plus importantes, vu qu'il est incontestable que la situation actuelle est devenue critique et que s'il n'y est pas mis un frein, elle aura des résultats malheureux sinon désastreux.

Sir Robert Borden donne ensuite son opinion au gouvernement britannique, cette opinion étant communiquée par sir George Perley au très honorable chef de l'opposition. Sir Robert dit qu'un contrôle est d'une nécessité absolue, que ce contrôle peut être difficile à obtenir mais qu'il y a lieu de prendre des moyens immédiats parce qu'autrement les conséquences seraient désastreuses. Telle est l'attitude du ministère à cet égard. Nous ne prétendons pas que l'accord intervenu entre nous et sir William Petersen contrôlera efficacement et pour toujours les tarifs maritimes, mais nous croyons que c'est le premier pas

dans ce sens. C'est un commencement et dans la bonne direction.

Au sujet de ces lettres, je n'occuperai pas plus longtemps l'attention de la Chambre si ce n'est pour en lire une que mon très honorable ami lui-même a écrite à sir George Perley en accusant réception de celle de sir George. Cette lettre est datée d'Ottawa, le 16 février 1921. Voici:

Cher sir GEORGE PERLEY,—Après considération de votre lettre du 4 janvier, nous avons décidé que la question de la réglementation des tarifs de transport maritime devrait être soumise au comité maritime impérial à une date rapprochée. Nous convenons aussi avec vous que la question au point de vue canadien devrait être préparée avec soin, et le docteur Magill, de la bourse des grains, de Winnipeg, a été prié de se charger de cette tâche. Dès que son rapport et ses conclusions auront été reçus, ils seront examinés et vous seront adressés pour votre gouverne.

Votre tout dévoué,

ARTHUR MEIGHEN.

L'honorable sir George H. Perley,
Haut-commissaire du Canada,
19 rue Victoria,
Londres, S.W.1,
Angleterre.

Et en écrivant au Dr Magill, le très honorable député dit:

Vous noterez que le gouvernement canadien attache beaucoup d'importance à l'opportunité d'obtenir si c'est possible, quelque réglementations des tarifs maritimes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien! très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Et il a demandé au Dr Magill de dresser un rapport. Mon très honorable ami applaudit. Mais qu'a-t-il fait? Cette lettre fut écrite en février 1921. Des mois et des mois passèrent sans que mon très honorable ami donnât la moindre attention à la question. Il ne chercha pas à hâter le rapport du docteur Magill; jamais il ne demanda un rapport. Bien plus, cet été-là mon très honorable ami fit un voyage en Angleterre; il assista à la conférence impériale, se trouvant tout à côté de l'endroit où siégeait le comité impérial de la navigation. Mon très honorable ami prétend-il affirmer en cette Chambre qu'il fit alors la moindre tentative pour réaliser le projet que selon lui il faudrait adopter pour maintenir les frets maritimes à un niveau raisonnable? Mon très honorable ami sait qu'après avoir adressé cette lettre au docteur Magill il ne s'intéressa plus le moins du monde à la question: il permit aux compagnies de transport de faire à leur guise. Quant à ce qui concerne les intérêts du public la chose en resta au point indiqué par la citation dont je viens de donner lecture.

Maintenant puis-je faire remarquer que mon très honorable ami a reçu à ce sujet d'autres communications urgentes que celles dont j'ai parlé,—et j'ai cité ses propres collègues; une énumération imposante, certes, si on s'y arrête: sir Robert Borden, sir Thomas White, sir George Perley et sir Henry Drayton, quatre des noms les mieux connus dans notre pays; chacun de ces hommes avait été premier ministre ou premier ministre intérimaire, et chacun avait insisté sur le besoin urgent de remédier à la situation. Plus loin, on trouve le nom de mon très honorable ami lui-même; tous affirment que le Gouvernement doit intervenir dans la question des frets maritimes; mais tous aussi en demeurent là. Aujourd'hui ils disent que la meilleure manière de régler le problème serait de le porter devant quelque conférence qui doit avoir lieu en Grande-Bretagne.

J'ai dit tout à l'heure qu'outre ces rapports mes honorables amis avaient reçu des communications de presque tous les gros intéressés du pays. Je veux faire lecture d'une ou deux de ces communications. Elles se trouvent dans la correspondance imprimée et déposée sur le bureau et je prie les honorables membres d'en prendre bonne note. Il y a par exemple, celle-ci de la Dominion Millers' Association:

The Dominion Millers' Association,
1801, Immeuble de la Banque Royale,
Toronto, Canada, le 5 octobre 1920.

Au très honorable ARTHUR MEIGHEN,
Premier ministre,
Ottawa, Canada.

Au sujet des frets maritimes élevés

Honorable monsieur,—Je vous transmets, sous ce pli, copie des arguments que vous ont exposés, au sujet de la question ci-haut, les meuniers que vous avez reçus en délégation le 26 août dernier; aussi copies de la résolution et de l'exposé que vous ont adressés d'autres intéressés.

A ce propos permettez-nous de vous signaler que le samedi, 2 octobre, on nous a offert un tarif de 45 sous du quintal pour le transport de la farine de Boston à Rotterdam alors que le tarif de Montréal aux ports du Royaume-Uni est de 65 sous du quintal.

Il faut donc en conclure qu'apparemment la situation est la même qu'en 1914.

Voici ce que je prie les honorables membres de remarquer: En 1914 la Dominion Millers' Association of Canada avait signalé que les frets maritimes pour le transport de la farine partant de New-York à destination de l'Europe étaient tellement inférieurs aux tarifs exigés aux ports canadiens qu'il était presque impossible à nos minoteries d'exporter de la farine en Europe. Mais l'espect le plus grave de la situation, du mieux que j'aie pu en juger d'après cette correspondance, —les honorables membres qui sont cultivateurs ou meuniers me comprendront très bien, —c'est qu'elle pesait non pas seulement sur les minoteries mais sur toutes nos industries canadiennes. A cause des frets inférieurs de

New-York aux ports d'Europe notre grain était expédié aux minoteries américaines qui le réexpédiaient à l'Angleterre sous forme de farine. Ce grain canadien au lieu d'alimenter nos propres minoteries grossissait, grâce à des tarifs de transport favorables, le mouvement des moulins, des chemins de fer et des navires américains. Quand on examine la question de près on constate encore ceci: c'est un fait bien connu des honorables collègues qui viennent de la campagne que les déchets des minoteries comblent un besoin réel d'autres industries, l'industrie laitière, par exemple; le jour où les cultivateurs laitiers ne purent obtenir ce qu'ils comptaient recevoir, cette industrie s'en ressentit. Je n'ai pas besoin de montrer qu'à mesure que chacune de nos grosses industries est atteinte tout le grand public du Canada en ressent le contre-coup; il est privé du pouvoir d'achat qui lui permet d'acquérir les produits canadiens. La situation fut signalée à diverses reprises par divers intéressés; la division du Bétail, la United Farmers' Co-operative Company, le Comptoir coopératif de Montréal et le Conseil national de l'industrie laitière; tous ces gens appuyèrent sur le grave désavantage de permettre ces expéditions par voie de New-York, et cela non seulement au premier ministre mais devant un comité du conseil à une séance à laquelle, je crois, presque tous les ministres assistèrent.

Prenez les revendications des meuniers. Voici leur première déclaration:

Lorsque sir Henry Drayton fut chargé par le gouvernement, vers 1913, de faire une enquête sur le syndicat, appelé la "Conférence de l'Atlantique-Nord" qui fixait les frets des ports de l'Atlantique vers l'Europe, il spécifia dans son rapport que ce syndicat avait le pouvoir de fixer des tarifs propres à "tuer le trafic".

Ils disent ensuite que le syndicat a élevé les tarifs maritimes à un tel point que les Chambre de commerce d'Ontario à leur assemblée annuelle tenue à Toronto, le 25 février 1913, adoptèrent la résolution suivante:

"L'Union des chambres de commerce d'Ontario, réunie en assemblée annuelle, prie instamment le Gouvernement d'établir immédiatement un service de vapeurs océaniques, ou de prendre toutes autres dispositions propres à délivrer immédiatement les producteurs et les consommateurs canadiens des exactions du syndicat maritime".

Cette résolution fut adoptée à l'unanimité. Voici une autre déclaration significative:

Si les cultivateurs ont envoyé des délégués avec les nôtres en 1914, c'est parce que les issues de mouture tiennent une large place dans la nourriture de leurs animaux.

Comme la quantité de gros et de petit son provenant de la farine exportée depuis cinq ans a atteint en moyenne 323,500 tonnes par an, on peut voir quelle perte considérable subiraient les laitiers et les éleveurs si l'on cessait d'exporter de la farine parce qu'il serait plus avantageux d'expédier du grain.

Ils parlent aussi de l'effet qu'ont ces tarifs sur les prix de détail et sur les autres industries du Canada. Puis ils font cette importante déclaration:

Le meilleur moyen d'y arriver serait de transporter la farine d'exportation au même prix que le blé, donnant ainsi aux contribuables canadiens tous les avantages qui peuvent en résulter, au lieu que ce soit les contribuables anglais qui en profitent et que le syndicat maritime écrase une des industries essentielles du Canada dans laquelle plus de 100 millions de dollars sont engagés, sans compter l'effet que cela produit sur l'industrie laitière, l'élevage et tous les commerces connexes.

J'ai lu ce paragraphe à cause de cette phrase: "Ecraser une des industries essentielles du Canada". Voilà, d'après ceux qui sont intimement liés à cette industrie, quel est le résultat des tarifs de faveur appliqués aux produits expédiés par les ports américains.

Je pourrais puiser dans les documents du département de l'Agriculture et citer beaucoup d'autres communications des meuniers, mais je n'en dirai pas plus long à leur sujet, si ce n'est ceci: Les dossiers prouvent que pendant tout ce temps-là et à venir jusqu'en 1924, les meuniers se sont plaints du tort que causaient à leur industrie les tarifs moins élevés des ports américains, disant que leurs établissements étaient obligés de fermer leurs portes en raison de ce tarif de faveur accordé aux expéditeurs américains.

Mais ce n'est pas la seule industrie qui eut à en souffrir. Que mes honorables collègues veuillent bien se reporter à la page 21 du dossier déposé; ils y trouveront une lettre de Grahams, Limited, de Belleville, Ont., en date du 9 novembre 1920, au sujet des fruits et légumes secs. Cette lettre adressée au service de renseignements commerciaux du département du Commerce et de l'Industrie, est ainsi conçue:

Comme suite à votre lettre du 27 octobre, concernant l'exportation de nos produits en Grande-Bretagne, nous avons à nous plaindre sérieusement actuellement des tarifs maritimes qui permettent d'expédier à meilleur marché de New-York que du Canada; ce n'est vraiment pas raisonnable. Nous avons réservé de la place pour une consignation de légumes secs en barils et en boîtes, aussi de fruits secs et de déchets de pommes, de New-York aux ports d'Allemagne et de Hollande, à raison de 65 cents les 100 livres, tandis que le tarif des ports canadiens en Grande-Bretagne est de $1 les 100 livres. Les produits en question ont beaucoup diminué de valeur depuis un an, de sorte que, dans les circonstances, on ne peut pas payer ces prix de transport, ni lutter contre la concurrence américaine. Nous estimons qu'il serait bon pour vous de vous en occuper, car les compagnies maritimes vont perdre toute cette clientèle et nous ne pouvons pas, dans ces conditions, faire concurrence à New-York comme on en avait l'habitude.

Prenez une autre industrie qui tout en étant étrangère aux premières, a certainement son

importance pour ceux qui s'y intéressent: je veux parler des pinces à linge. Le 3 décembre 1920, la lettre suivante était adressée à M. Watson Griffin, du département du Commerce et de l'Industrie:

Depuis quelques mois, on s'est aperçu que le marché anglais que nous avions l'habitude de fournir de pinces en bois ainsi que d'autres marchés où nous faisons généralement des affaires, nous étaient pour ainsi dire fermés à cause de la cherté des tarifs maritimes. C'est en hiver qu'il nous est le plus facile d'exporter, parce que, à cette époque, nous pouvons expédier directement de St-Jean, N.-B., à tous les grands ports étrangers.

Nous avons actuellement sur les bras environ 20 wagons de pinces à linge que nous pourrions expédier immédiatement, si l'on diminuait les frets. A l'heure actuelle, le prix du transport est de $1.00 les 100 livres de St-Jean à Londres ou Liverpool. Puisque la marine marchande de l'Etat a inauguré un service de St-Jean ce mois-ci, nous avons pensé que vous pourriez user de votre influence auprès des autorités pour voir s'il ne serait pas possible de diminuer les tarifs actuels.

Il y a aussi ceci à considérer: c'est que si nous ne pouvons pas expédier ces marchandises, il va nous falloir fermer notre usine et renvoyer nos employés, ce qui augmentera d'autant le nombre des chômeurs.

En raison de notre situation géographique nous sommes capables de lutter avantageusement contre n'importe quelle autre industrie semblable pour ce qui est de l'exportation, pourvu qu'on nous permette d'expédier à l'étranger à des prix raisonnables.

Le volume de nos exportations est approximativement de cinquante à soixante-quinze wagons par année et représente une valeur d'environ $150,000, pris sur le quai de St. John.

Vous remerciant de l'aide que vous pourrez nous accorder en amenant une révision et diminution des tarifs maritimes, nous demeurons,

Vos bien dévoués,

J. H. CUNNINGHAM.
Gérant général.

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

Reprise de la séance

WEST VIRGINIA PULP AND PAPER COMPANY

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 10 mars, sur un projet de loi (bill n° 13) au sujet d'un brevet de la West Virginia Pulp and Paper Company.

Sur l'article 2 (droits sauvegardés).

M. MACLEAN (York-Sud): Voilà trois ou quatre soirs que j'entends appeler des projets de loi d'intérêt privé et jamais leurs parrains n'étaient là pour les expliquer. Je propose que le comité fasse rapport.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

BREVET EDGEWORTH GREENE

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 10 mars, d'un projet de loi (bill n° 14) au sujet d'un brevet d'Edgeworth Greene.

M. MACLEAN (York-Sud): Je propose que le comité fasse rapport.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LA COMPAGNIE DE T.S.F. MARCONI DU CANADA

M. MARLER propose la seconde lecture d'un projet de loi (bill n° 19) au sujet d'un brevet de la compagnie de télégraphe sans fil Marconi, du Canada.

Des VOIX: Expliquez-vous.

M. MARLER: Le but de ce projet de loi est de prolonger l'existence du brevet n° 98083 accordé en date du 20 mars 1906. Tel qu'il a été accordé, ce brevet se trouve soumis à la loi des brevets qu'on trouve aux statuts revisés de 1906. Comme les honorables députés le savent, la loi donne à toute personne qui a fait une invention le droit de faire breveter cette invention et d'exploiter seule ce brevet pendant une période donnée. Les termes selon lesquels cet usage exclusif est accordé sont régis par l'article 23 de la loi et la période spécifiée est de dix-huit ans. Comme je l'ai dit, le brevet en question a été accordé le 20 mars 1906, et, par conséquent, l'exploitation exclusive du brevet expirait le 20 mars 1924. Le projet de loi soumis à la Chambre demande de prolonger cette période de sept années, c'est-à-dire jusqu'au 20 mars 1931.

Pourquoi demandons-nous cette extension de délai? L'invention en question est celle d'un savant anglais nommé John Ambrose Fleming et est connue vulgairement sous le nom de lampe Fleming. C'est une invention dont le but est de découvrir les ondes électriques et de les amplifier quand elle les découvre. Une autre qualité de cette invention est de transformer ce qu'on nomme ordinairement courant alternatif en courant continu. L'invention en question découverte et brevetée par M. Fleming a été ensuite vendue à la compagnie de T. S. F. Marconi pour une somme considérable, 7,000 livres sterling. A l'époque où l'invention a été brevetée on la regardait plutôt comme un rêve ou une invention dont on ne pourrait se servir qu'au bout de nombreuses années. C'est pourquoi, durant les premières années du brevet on n'a fait aucun usage commercial de cette lampe. Comme les honorables députés se souviennent, la guerre est survenue et tout ce qui touchait à la télégraphie sans fil et choses de ce genre s'est trouvé mis sous la surveillance du Gouvernement. Donc, en ce qui regarde l'usage commercial de cette invention, toutes les ventes d'articles brevetés devaient être faites au Gouvernement et on ne recevait aucune redevance. En attendant, la compagnie en question qui, aujourd'hui sollicite l'adoption de ce projet de loi, dépensait des sommes considérables pour perfectionner l'invention et tenter de lui donner une utilité

commerciale. Cette utilité ne s'est découverte qu'après la guerre, il y a quelques années seulement, pour être exact. Comme on le sait, la radiotéléphonie, la télégraphie sans fil et les choses de ce genre, surtout la radiotéléphonie n'ont leur grande vogue que depuis quelques années. Cet article particulier sert dans les postes de radiotéléphonie. Cela ressemble, m'a-t-on dit—car je n'ai jamais vu l'invention en question,—à une petite ampoule électrique. On s'en sert aussi pour les appareils de T.S.F. en usage sur les navires. En conséquence, la propriétaire du brevet, la compagnie Marconi, n'a pas pu l'utiliser beaucoup au point de vue commercial et c'est pour cette raison qu'elle demande qu'on prolonge la durée du brevet pendant sept autres années.

Ordinairement, peut-être, les brevets ne sont pas renouvelés, mais le Parlement en a déjà prorogés en grande partie pour les mêmes raisons et dans le même but que ceux invoqués dans le cas actuel. Voici les Statuts de 1900, et en se reportant au chapitre 121, l'on constate qu'un brevet délivré antérieurement, fut renouvelé pour six ans en vertu de cette loi spéciale. Au chapitre 91 des statuts de 1905, l'on remarque que cinq brevets ont été renouvelés pour neuf ans, encore pour les mêmes raisons à peu près que celles apportées à l'appui de la présente demande.

Pour renseigner complètement les honorables députés au sujet de ce bill, je dirai qu'un projet de loi semblable demandant le renouvellement de ce brevet a été déposé au Sénat l'an dernier. Le Sénat objecta à la rédaction, donnant pour raison que d'autres pouvaient avoir inventé un article semblable ou perfectionné un objet de même nature. L'article 1er du bill en discussion fait disparaître cette objection. Le Sénat disait aussi que le renouvellement de ce brevet ne devait pas nuire à ceux qui fabriquaient pour l'exportation. L'article 3 du présent bill règle ce point-là. Voilà, je crois une explication complète de l'objet du projet de loi.

M. WALLACE: Je m'oppose vivement à l'adoption de ce projet de loi dont tous les honorables députés doivent apercevoir les caractéristiques inadmissibles. A lire le préambule, l'on n'y trouve d'abord rien de répréhensible. Il propose le renouvellement du brevet canadien n° 98083, accordé le 20 mars 1906, pour certaines améliorations nouvelles et utiles d'appareils à transformer les courants électriques alternatifs en courants continus. Ce renouvellement est demandé pour sept ans. Ce brevet, comme l'a dit mon honorable ami (M. Marler) comprend le brevet primitif comme sous le nom de lampe ou restificateur Fleming qui est l'organe principal de la radiotéléphonie moderne. Cette lampe ou rectificateur a été inventée par le Dr Fleming de l'université de Londres et brevetée en 1904 en Angleterre. Le brevet anglais devait durer quatorze ans et il expira en 1918. Il ne fut pas renouvelé. Le brevet obtenu aux Etats-Unis en 1906, pour dix-sept ans, ne fut pas renouvelé non plus, bien que la demande en ait été faite. Le brevet canadien date de 1906 et il expirait en mars dernier. Ainsi que mon honorable ami l'a dit la demande de renouvellement fut présentée durant les derniers jours de la session.

M. MARLER: Mon honorable ami voudra-t-il se rappeler que les motifs d'objection du Sénat ont été éliminés?

M. WALLACE: Il est vrai que l'on a fait disparaître les causes d'objection du Sénat, mais ce n'est pas ce qui rend le bill répréhensible; du moins ces objections ne sont pas les plus graves, d'après moi, quoiqu'en pense mon honorable ami. Bref, je m'oppose au projet de loi parce que le public canadien, surtout l'amateur de radio téléphonie, devra en subir les conséquences. Je m'explique. Voici l'objet du brevet que tout familier du radio reconnaîtra. C'est la lampe ou soupape ou rectificateur Fleming consistant surtout en deux électrodes, l'une à haute et l'autre à basse tension. Avant le Dr Fleming, Edison s'était rendu compte qu'un courant alternatif de haute fréquence ne fonctionne que dans une direction entre deux électrodes de haute et basse tension, mais le Dr Fleming appliqua ce principe à la télégraphie sans fil. Ces dispositifs auquel le Dr DeForest de New-York adapta une troisième électrode, la grille, a transformé la télégraphie sans fil et conduit à la téléphonie sans fil ou radio en usage actuellement. Si ce bill est approuvé, tout propriétaire de radio en subira les conséquences. Le renouvellement du brevet ne servira à la compagnie fabricante que pour relever le prix des lampes. Cette lampe que j'ai à la main se vendait $9 lorsque le brevet existait. Au mois de février de l'an dernier, peu avant l'expiration du brevet, le prix tomba à $6 et en février de cette année, à $4. Quelqu'un prétend qu'elle se vend encore moins que cela.

M. CALDWELL: Depuis l'expiration du brevet?

M. WALLACE: Oui, un an après l'expiration. Et je prétends que le prix sera augmenté de $2 au moins, et peut-être davantage, si le brevet est renouvelé.

M. MARLER: L'honorable député veut-il se reporter à l'article 2 du projet de loi?

Ne permet-il pas à d'autres en Canada qui fabriquent déjà ce même article de continuer?

M. WALLACE: Je ne sache pas que cela se soit fait sur une échelle quelconque, bien que je ne puisse dire avec certitude. Je ne crois pas que cet appareil ait été fabriqué par quelqu'un que ne viserait pas un prolongement de l'existence du brevet. L'article 3 stipule que la loi ne visera pas ou ne restreindra pas la fabrication en Canada d'un article protégé par le dit brevet et destiné à être exporté en dehors du Canada. Apparemment, le principe semble rejeter tout le fardeau sur ceux qui se servent du radio en Canada. Au comité spécial des droits d'auteur cet après-midi, on a examiné M. Cartier qui est proposé au poste d'émission à longue distance de *La Presse* de Montréal. Il a déclaré qu'il existait 400,000 postes récepteurs au Canada et il a exprimé l'opinion qu'au moins 100,000 de ces postes font usage d'appareils récepteurs à lampes tandis que les autres se servent de postes à galène; ces derniers ne sont pas intéressés. Si nous avons aujourd'hui 100,000 personnes qui font usage d'appareils à lampes, nous en aurons, j'imagine, un million en 1931, date de l'expiration du brevet.

M. CALDWELL: N'est-il pas vrai que ces appareils comptent de deux à cinq lampes?

M. WALLACE: Oui, ces appareils comptent jusqu'à huit lampes suivant les résultats que veut en obtenir le propriétaire. Ces lampes ont une courte durée, surtout aux mains des amateurs de radio; il s'en brûle ou casse tous les jours. Je dirai sans exagération que chaque amateur utilise au moins deux lampes et demie par année, probablement plus.

M. MACLEAN (York-Sud): Combien coûtent-elles?

M. WALLACE: Le genre que j'ai ici coûte $4. Le prix varie avec les genres.

M. MACLEAN (York-Sud): Combien coûte une ampoule électrique?

M. WALLACE: Je ne saurais dire; le prix des ampoules électriques varie également. Mais si le propriétaire ordinaire d'un appareil radiotéléphonique emploie deux lampes et demie par année, et si le nombre que j'ai fixé des appareils est à peu près juste, le public de ce pays, au cours des six prochaines années, période de l'existence que ce projet de loi accorde au brevet, car une année est déjà écoulée, emploiera 7,500,000 lampes. Si le prix de ces lampes est porté à $2, vous avez une somme de 15 millions de dollars que devront dépenser les propriétaires d'appareils radiotéléphoniques du Canada. Je dirai, monsieur l'Orateur, que c'est là un fardeau plus lourd que le projet Petersen qui retombe sur le public en général. Il y a un autre point à considérer. Si la durée de ce brevet est prolongée, il n'existe aucune raison pour que les inventeurs d'amélioration à cet appareil, améliorations mécaniques ou électriques, ne s'adressent pas à ce Parlement et demandent la prolongation de la validité de leur brevet. Pour ces raisons, je suis d'avis qu'il n'y a pas raison de prolonger la durée de ce brevet. Nous avons la réputation d'être d'une patience exemplaire, mais j'espère que dans ce cas, monsieur l'Orateur, la Chambre n'imposera pas ce fardeau à la patience des gens de ce pays.

M. BROWN: Monsieur l'Orateur, je crois que la Chambre doit se féliciter de compter parmi ses membres, et le pays, au nombre de ses citoyens, un homme qui possède sur le sujet des connaissances aussi techniques que celles dont a fait preuve l'honorable représentant de Norfolk (M. Wallace). En sa qualité d'ingénieur électricien, il a été à même de découvrir ce petit projet de loi apparemment inoffensif qui faisait son chemin à travers la Chambre. Tous les pays civilisés ont leurs lois concernant les brevets et les droits d'auteur; et il n'est que juste qu'il en soit ainsi. L'objet de ces lois est de protéger l'inventeur ou l'auteur quant à son droit de tirer profit du produit de son cerveau; et, généralement parlant, à mon avis, ces droits ont la priorité sur ceux du manufacturier ou de l'éditeur. Notre loi concernant les brevets donne à un homme droit à son invention pour une période de dix-huit ans. Aux yeux d'un grand nombre, cette durée est trop longue; elle est certainement assez longue. Si on doit changer la durée, à mon sens, il faudrait la réduire plutôt que l'augmenter. On peut avancer plusieurs raisons contre la prolongation dans ce cas. L'honorable député qui a soumis ce projet de loi (M. Marler), a indiqué certaines raisons pour lesquelles, à son avis, on devrait prolonger la durée de ce brevet. Je suppose que tout inventeur pourrait avancer les mêmes raisons en faveur de son brevet. Mais cette invention a épuisé sa période de dix-huit ans. Il s'est écoulé maintenant près de huit ans depuis la fin de la guerre, et les auteurs de ce brevet ont eu l'occasion de tirer profit de la fabrication de l'article que protège le brevet. Je ne puis concevoir aucun autre projet de loi soumis à l'approbation de cette Chambre, au cours de cette session, qui puisse soulever autant de protestations de la part du public que ce projet particulier, et j'ose dire que les honorables députés enten-

dront bientôt parler d'un nombre incalculable d'amateurs de radiotéléphonie de toutes les parties du pays si on adopte ce projet de loi et prolonge la durée de ce brevet.

(La motion de M. Marler est rejetée.)

SUITE DE LA DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES FRETS MARITIMES ET LA CONVENTION PETERSEN

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Low (ministre du Commerce) tendant à ratifier une convention conclue entre Sa Majesté et sir William Petersen pour créer une ligne de paquebots subventionnés sur l'Atlantique et assurer au Gouvernement la réglementation de certains frets maritimes, ainsi que sur l'amendement de M. Clark (Burrard).

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, avant la reprise du débat, j'ai à dire un mot sur une question de privilège. Cet après-midi, quand le premier ministre citait d'assez longs extraits du cinquième rapport préliminaire du comité spécial sur la situation agricole, dont j'étais président durant la session de 1923, le député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a dit que ce rapport n'a jamais été soumis au comité avant de l'être à la Chambre.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. McMASTER: C'était là un reproche plutôt sévère...

L'hon. M. STEVENS: Monsieur l'Orateur, j'invoque l'application du règlement. Je prétends que l'honorable député ne présente pas du tout une question de privilège; il discute ce que l'on a dit sur la question présentement soumise à la Chambre.

M. l'ORATEUR: J'aimerais que l'honorable député déclarât si, d'après lui, l'honorable député d'Oxford-Sud a attaqué son caractère.

M. McMASTER: Je me refuse à croire, monsieur l'Orateur, qu'aucun de mes collègues voudrait attaquer mon caractère; mais si sa déclaration était exacte, je passerais pour ne pas connaître le règlement de cette Chambre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Selon moi, ceci n'est pas une question de privilège. C'est plutôt une explication qui pourrait être donnée à l'appel de l'ordre du jour. C'est une question de fait relative à deux affirmations différentes faites par deux députés. Une question de privilège est une chose tellement sérieuse qu'elle peut envoyer un honorable député dans la tour. Mais je ne crois pas que, dans le cas présent, la déclaration de l'honorable député d'Oxford-Sud soit de nature à le rendre susceptible de censure. L'objection est bien fondée...

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, si l'on ne doit pas permettre à l'honorable député de Brome (M. McMaster) de donner une explication, j'aurai le droit d'exposer à la Chambre...

M. l'ORATEUR: Si le très honorable premier ministre veut bien me permettre, je puis ajouter que, si l'honorable député de Brome n'avait pas déjà parlé au cours de ce débat, il lui aurait été permis de donner ces explications à la place d'un discours.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je vais exposer ce que je crois être l'idée de mon honorable ami, et si je me trompe, il me corrigera peut-être. L'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a soulevé cette question cet après-midi au sujet d'un rapport dont je citais des extraits. Il a dit ou bien que ce rapport n'avait pas été approuvé par le comité—que toutes les parties n'avaient pas été représentées dans ce comité—ou bien que le comité n'avait pas approuvé le rapport. Je ne me rappelle pas exactement ses paroles, mais c'était l'une ou l'autre de ces deux choses.

M. SUTHERLAND: Puis-je faire remarquer à mon très honorable ami que je lui ai demandé s'il voulait bien citer la suggestion contenue dans le septième et dernier rapport du comité? (*Exclamations.*)

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami a dit que le comité n'avait pas approuvé le rapport. A tout événement, je suis informé que toutes les parties étaient représentées devant ce comité quand le rapport lui fut soumis. J'ai ici les procès-verbaux de la Chambre de jeudi, 26 juin 1923, et le premier paragraphe se lit comme suit:

Sur proposition de M. McMaster, les quatrième, cinquième, sixième et septième rapports du comité spécial chargé de s'enquérir de la situation agricole sont approuvés.

M. SUTHERLAND: Puis-je demander si ces rapports ont été lus avant d'être approuvés?

Le très hon. MACKENZIE KING: On les lit toujours, je crois.

M. SUTHERLAND: Ils n'ont pas été lus.

Le très hon. MACKENZIE KING: Alors mon honorable ami aurait dû se faire un devoir de les lire avant de les approuver, comme l'ont fait apparemment tous ceux de son parti.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre devrait ajouter que je me suis levé

pour parler au nom du parti. J'ai protesté contre l'adoption de ces rapports dans les circonstances.

Le très hon. MACKENZIE KING: Ces rapports dont il est question actuellement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Précisément.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami les accepta néanmoins.

Le très hon. M. MEIGHEN: La Chambre rejeta ma protestation.

M. SUTHERLAND: Sans qu'on ait lu ces rapports.

Le très hon. MACKENZIE KING: Ce qu'il importe de savoir c'est que la Chambre adopta les rapports et que ces rapports renferment les déclarations que j'ai citées cet après-midi.

Avant la suspension de la séance, monsieur l'Orateur, j'attirais l'attention de la Chambre sur plusieurs lettres consignées aux dossiers du Gouvernement et qui ont été déposées en Chambre, lettres qui, à mon avis, démontrent clairement que tous les industriels canadiens, à tour de rôle, avaient déclaré au gouvernement de cette époque, dont mon très honorable ami était le chef, que les frets maritimes trop élevés détruisaient leur commerce d'exportation, qu'ils contribuaient, en réalité, à la ruine de ces industries et à l'accroissement du chômage au Canada. On affirmait qu'ils avaient pour résultat de nuire aux industries canadiennes et, par ailleurs, de favoriser le progrès des industries américaines, des chemins de fer américains et du commerce maritime des Etats-Unis. En d'autres termes, cette coalition maritime se proposait de fixer, par l'intermédiaire, sans doute, des associations que ces grandes compagnies forment entre elles, un prix de transport beaucoup moins élevé, des ports américains aux ports britanniques, que des ports canadiens aux ports anglais. Le résultat fut que nos industries, à cause du prix plus élevé du transport transtlantique du Canada aux ports européens ou britanniques, ne purent soutenir la concurrence des industries similaires des Etats-Unis et, ce qui est pire, les matières premières du Canada, toujours à cause des frets si élevés, furent expédiées aux Etats-Unis pour y être ouvrées, de sorte qu'elles contribuèrent au progrès de l'industrie américaine aux dépens des industries canadiennes, et enfin le volume des exportations faites par les ports américains, plutôt que par nos propres ports, augmenta. J'ai déjà dit que la minoterie, tout particulièrement, est dans ce cas. Les meuniers du Canada déclarèrent plusieurs fois au gouvernement de mon très honorable ami que, la coalition ayant fixé un prix moins élevé pour le transport de la farine expédiée des Etats-Unis aux ports anglais ou continentaux que pour la farine expédiée du Canada en Europe, on envoyait une quantité considérable de grain canadien aux Etats-Unis pour être moulu dans les moulins américains, tandis que nos propres minoteries, incapables d'exporter de la farine, fermaient leurs portes. Ce qui était vrai dans le cas de la farine et des minoteries, si l'on s'en rapporte aux exposés que j'ai lus, était vrai également de l'industrie animale, et, d'après des documents que je vais lire, de plusieurs autres industries. Avant la suspension de la séance, je parlais de la fabrication des pinces à linge; j'en ai parlé parce qu'elle est l'une des nombreuses industries qui ont à souffrir. Mes remarques s'appliquent aussi à l'industrie laitière, à l'arboriculture fruitière, à l'industrie des conserves, et à d'autres industries nombreuses et de diverses catégories. Les honorables députés de l'opposition demandent d'élever le mur tarifaire, d'encercler le Canada de telle sorte que les produits américains ne puissent nous faire concurrence; néanmoins ils sont disposés à permettre que la coalition réglemente les frets maritimes de façon que nos matières premières soient exportées aux Etats-Unis pour favoriser le progrès des industries américaines qui font concurrence aux nôtres dans le commerce d'exportation; de les réglementer de telle sorte que nos industriels ne puissent expédier leurs produits des ports canadiens aux ports de Grande-Bretagne ou d'Europe dans des conditions leur permettant de soutenir la concurrence des produits expédiés des ports américains.

Puis-je continuer à lire certaines de ces déclarations?

L'hon. M. BRISTOL: Le très honorable député me permettra-t-il une question? Les navires irréguliers de l'Atlantique prennent-ils des cargaisons de farine? J'ai cru comprendre que la farine est l'une des denrées assujéties à la concurrence.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je parlerai plus tard des navires irréguliers. Si je ne me trompe, ces navires cherchent toujours des cargaisons, en prenant partout où ils le peuvent. Mais si l'on examine le tableau des frets qu'ils ont touchés, l'on voit que ces frets sont juste un peu plus bas que ceux de la coalition. En d'autres termes, les navires irréguliers imposent un prix de transport calculé suivant les prix fixés d'abord par la coalition.

Si le prix de la coalition est élevé, le navire irrégulier touchera un prix très élevé, même s'il est un peu plus bas que celui de la coalition. D'un autre côté, si la coalition fixe des prix minimes, le navire irrégulier demandera un prix un peu plus bas.

A en juger par ce que j'ai constaté, les tarifs des navires irréguliers sont basés sur ceux de la coalition.

Pourrais-je, maintenant, donner lecture d'autres documents concernant les prix de transport de la farine? J'ai par devers moi une lettre qui mettra mieux en lumière ce que je viens de dire. Elle vient de l'Association des meuniers du Dominion et elle fut adressée au premier ministre d'alors, le chef actuel de l'opposition. Elle se lit comme suit:

1801 Edifice de la Banque Royale,
Toronto, 15 janvier 1921.

Re: les tarifs maritimes sur la farine

L'hon. M. ARTHUR MEIGHEN,
Premier ministre,
Ottawa.

Cher monsieur,—Vous vous souviendrez que lorsqu'il vous rencontra avec vos autres collègues du cabinet au sujet de question, M. Gear, en réponse à sir Henry Drayton qui s'informait si les tarifs étaient établis à New-York pour les lignes canadiennes, répondit qu'on avait toujours pris soin de protéger les intérêêts des armateurs canadiens.

Vers la fin de décembre, le prix de transport du blé tomba de 40 cents à 25 cents les 100 livres et en vertu d'un décret de la commission maritime des Etats-Unis, les prix des vaisseaux sous la juridiction de cette commission tombèrent à 30 cents pour 100 livres, soit le même écart de 5 cents pour 100 livres qu'auparavant.

On demanda aux compagnies de navigation canadiennes d'abaisser leur prix de même à 30 cents pour 100 livres sur la farine, mais on nous a appris qu'à une réunion des agents maritimes il avait été décidé de ne faire aucune diminution, avec le résultat que les meuniers canadiens paient maintenant 45 cents les 100 livres sur les navires canadiens quand les meuniers américains, et à vrai dire les canadiens, peuvent expédier leur farine au prix de 30 cents les 100 livres par New-York, Baltimore, etc.

J'ai voulu être bien certain avant de vous soumettre cette question et aujourd'hui j'ai vu une lettre de New-York donnant un prix de 30 cents sur la farine destinée aux ports du Royaume-Uni, pour l'expédition de janvier, tandis que 45 cents était le prix le plus bas pour les expéditions du Canada, quoique nous sachions que nous pouvons obtenir un tarif de 25 cents. aux ports du continent.

Ne vous semble-t-il pas étonnant que les navire du gouvernement canadien puissent refuser de transporter la farine des ports canadiens au même prix que les navires du gouvernement américain peuvent consentir aux meuniers canadiens et aux meuniers américains pour les expéditions des ports des Etats-Unis, ce qui constitue une inégalité de traitement au détriment des ports canadiens, et les chemins de fer canadiens et force les meuniers du Canada à expédier par les chemins de fer des Etats-Unis des ports des Etats-Unis?

Cet état de choses est particulièrement extraordinaire en ce temps, où le chômage est si considérable au Canada, et vu que d'après les journaux, un des navires du Gouvernement avait été nolisé pour prendre à New-York un chargement en destination de quelque port étranger.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Nous avons sincèrement confiance que vous allez vous occuper de cette question sans tarder et que vous prendrez toutes les mesures nécessaires afin d'obtenir un tarif de 30 cents pour la farine aussi bien des ports canadiens que des ports des Etats-Unis. Il y a lieu de s'étonner et de conclure à l'existence d'une coalition pour fixer le prix du transport au Royaume-Unis quand l'on peut obtenir un tarif de 25 cents aux ports du continent des mêêmes agents qui exigent 45 cents pour les ports du Royaume-Uni.

Pendant que je parle de la farine, je pourrais citer deux autres lettres, dont l'une des Fischer Flour Mills, de Pembroke (Ontario), du 4 avril 1921 adressée au département du Commerce et qui se lit comme suit:

Re: Expédition de farine à Dantzig

Messieurs,—Récemment nous avons soumis des offres aux autorités de Dantzig (Etat libre) en vue de leur expédier de la farine par chargements de wagons, et nous aurions obtenu un contrat fort avantageux n'eussent été les prix du transport qui semblent beaucoup plus élevés du Canada à Dantzig que de New-York à Dantzig, et ce n'est que grâce à une économie sur le coût du transport que les gens de New-York ont pu obtenir la commande.

On nous a promis une commande à des conditions égales quant au fret. Il nous est impossible d'avoir notre part de ce commerce, et pourriez-vous pas nous indiquer quelle serait la route la plus économique pour expédier de la farine de Pembroke au port de Dantzig. Naturellement jusqu'à ce jour il nous a fallu tabler sur le prix de St-Jean (N.-B.); mais les prix seront beaucoup moindres quand nous pourrons faire nos expéditions de Montréal.

Nous vous serions très reconnaissants si vous pouviez nous aider en cette affaire. Le commerce est sans activité et il serait déplorable que les commandes de farines dont nous avons tant besoin ici aillent toutes à nos concurrents américains.

Confiants que nous recevrons tous les renseignements sous peu, nous demeurons,

Vos très dévoués,

FISCHER FLOUR MILLS.

Puis le 8 avril 1921, la même compagnie écrivant au service de Renseignements commerciaux du département du Commerce, et parlant de la lettre ci-dessous, écrit:

Chers messieurs,—Nous vous sommes très obligés pour votre bonne lettre du 6 courant au sujet des tarifs maritimes sur la farine à Dantzig, Europe.

Nous vous avons dit qu'il en coûtait de $4.00 à $5.00 pour expédier une tonne de farine de New-York à Dantzig, et aujourd'hui le Pacifique-Canadien nous apprend que ses prix sont de 48 cents les 100 livres ou $9.60 la tonne de Montréal à Dantzig.

Autrement dit, en vertu de l'entente établie par cette coalition la farine était transportée de New-York à Dantzig au prix de $4 à $5 la tonne, tandis que le prix de Montréal était de $9.60 la tonne. Cette compagnie ajoute:

C'est une différence étonnante et, comme vous pouvez sûrement le constater cela ruinera le commerce des manufacturiers canadiens désireux d'exporter à ce port.

Nous vous savons gré de votre coopération et nous attendons des nouvelles encourageantes.

Vos bien dévoués,

FISCHER FLOUR MILLS.

Je voudrais de nouveau signaler à l'attention de la Chambre les termes employés par

ces divers expéditeurs. L'un après l'autre, parlant des conditions dont ils ont à souffrir, se plaignant non pas que leur industrie souffre de préjudice, non pas qu'elle soit mise dans une situation désavantageuse, mais qu'elle va être ruinée et anéantie. "C'est une différence étonnante", écrit cette compagnie, "et vous pouvez sûrement constater que cela ruinera le commerce des manufacturiers canadiens". Assez pour l'exportation de la farine.

Qu'on me permette, maintenant, de citer un ou deux exemples au sujet des marchandises en conserve. Voici une autre industrie importante qui intéresse les arboriculteurs fruitiers. Il s'agit d'une lettre venant de Hamilton, en date du 24 janvier 1921, de la Dominion Canners, Limited, adressée au département du Commerce, à Ottawa.

Cher monsieur,—Nous tenons de source sûre que le prix du transport des produits en conserve, de San Francisco aux ports du Royaume-Uni, ont été fixés à $1.10 par 100 livres, soit le même prix qu'aux ports de l'Atlantique, pourvu que les marchandises ne soient pas l'objet d'un arrimage spécial.

Vous vous rendrez facilement compte qu'il nous est impossible de concurrencer les expéditeurs de la Californie s'ils obtiennent ces prix. Les frets exigés par les diverses compagnies maritimes, à cause de leurs ententes collectives, sont tout à fait exorbitants, et à un moment où la perspective des affaires, dans les conditions les plus favorables, n'est pas encourageante, les frets excessifs la détruisent complètement.

Voilà encore la même expression que dans la lettre précédente "les frets élevés le détruisent complètement", à savoir le commerce d'exportation des produits en conserve en ce pays. Le signataire ajoute:

Ce devrait être dans les intérêts du Canada de voir à ce que les prix de transport établis des ports canadiens aux ports américains soient au niveau de ceux de la Californie. Vous comprenez, comme de raison, qu'en Californie on est en mesure de mettre en conserve à bien meilleur marché que nous dans l'est du Canada, à cause de l'énorme volume des affaires faites là-bas et de la grande quantité de fruits et de légumes produits sur une très haute échelle, spécialement pour les fabriques de mise en conserve. S'il est possible de réduire les prix, nous croyons que ce sera dans l'intérêt bien entendu de tous les intéressés.

Si nos renseignements sont exacts, plusieurs vaisseaux sont immobilisés faute de chargements, et le maintien des prix de fret à des chiffres prohibitifs a pour seul résultat d'entraver l'écoulement des marchandises.

Bien à vous,

Dominion Canners Limited.

Ensuite vient une communication relative à l'avoine roulée, une autre industrie importante en ce pays. Je n'en lirai qu'une couple de paragraphes. La lettre est adressée au très honorable sir George E. Foster, ministre du Commerce, à Ottawa, et vient de l'Association des Meuniers du Dominion:

Hon. monsieur,—On me demande d'attirer votre attention sur le prix élevé du transport de l'avoine roulée.

Puis suit ce paragraphe:

Les moulins à farine d'avoine ont constaté l'impossibilité d'exporter leur produit à cause de ces frets maritimes prohibitifs; il en résulte que les moulins à farine d'avoine du Canada, sont fermés tandis que ceux de la métropole sont en pleine activité, que les compagnies de navigation ne reçoivent pas de cargaisons de farine d'avoine et que des navires, y compris ceux de la Marine canadienne, sont immobilisés plusiurs jours au port où ils attendent d'avoir une cargaison suffisante pour justifier leur départ.

Le dernier paragraphe est ainsi conçu:

Vous comprendrez comme de raison que la fermeture des moulins à farine d'avoine produit un mauvais effet sur le prix de l'avoine, car il faut dix boisseaux d'avoine pour faire un baril de farine d'avoine, de sorte que si les compagnies consentaient à réduire leurs prix à un niveau raisonnable, ce serait non seulement à l'avantage des compagnies maritims elles-mêmes et de la meunerie, mais aussi des cultivateurs.

J'ai bien l'honneur d'être,

Votre très obéissant serviteur,

C. B. WATTS.

Secrétaire.

M. BLACK (Huron): Quelle est la date de cette lettre?

Le très hon. MACKENZIE KING: La lettre est datée du 16 mars 1921. Je lis des représentations que mon très honorable ami et son gouvernement ont eu entre les mains au sujet des prix élevés de transport maritime, et le point sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre à cet égard, c'est que ce problème est loin d'être nouveau. Le rapport Preston n'y est pour rien de loin ou de près. Je m'efforce de démontrer que les départements de l'administration sont remplis de ces représentations faites par les principales industries du pays, et c'est sur ces représentations, indépendamment d'aucun rapport fait par M. Preston que le Gouvernement s'est appuyé pour agir à ce propos. Je tiens aussi à ce qu'il soit bien compris que cette situation est aussi mauvaise, je ne devrais pas dire aussi mauvaise, elle a empiré, parce que les prix dont on se plaint ont augmenté depuis ce temps pour toutes les denrées que j'ai mentionnées, et nous n'avons pas la moindre garantie qu'à moins que le Gouvernement n'intervienne et ne prenne des mesures telles que nous prenons aujourd'hui, il ne se produira pas un nouvelle hausse des prix. Il n'y a pas la moindre réglementation. Cette coalition fixe les frets à sa guise, et toutes les industries de quelque importance en ce pays font observer au Gouvernement, que la cherté du transport maritime met obstacle à leur commerce d'exportation, s'ils ne le détruit pas entièrement; et, en outre, des établissements se ferment et des employés sont jetés sur le pavé. Si mon très honorable ami veut savoir pourquoi les gens chôment et pourquoi des maisons d'affaires ferment leurs portes, il en trouvera la raison

dans ces représentations adressées au Gouvernement touchant l'impossibilité d'exporter à l'étranger aux prix élevés imposés par le jeu de cette coalition.

Permettez-moi de lire une autre lettre relative aux prix de transport des bestiaux. Elle a été adressée à l'honorable Dr S. F. Tolmie, ministre de l'Agriculture, en date du 1er août 1921, par la Stock Growers' Protective Association of Western Canada, Calgary (Alberta), et porte la signature du secrétaire, W. S. Stevens. Les honorables messieurs d'en face savent si cette association a le droit de parler au nom de ceux dont elle se constitue le porte-parole dans cette communication:

Cher monsieur,—Je prends la liberté d'attirer votre attention sur la sérieuse baisse du prix du bétail. Suivant un rapport que nous venons de recevoir des maisons à commission de Calgary, $5.25 le cent livres est actuellement le prix maximum d'un bouvillon de boucherie. Il va falloir faire quelque chose, ou alors l'industrie de l'élevage dans l'ouest canadien va tomber plus bas qu'elle n'a jamais été. Les administrateurs m'ont chargé de vous écrire à ce sujet.

Je suis également chargé de vous remercier pour la réduction opérée dans le prix de l'espace occupé sur les steamers et de vous dire qu'on aura besoin d'une autre réduction pour permettre aux éleveurs d'obtenir un prix qui les remboursera du coût de production.

Je crois devoir vous parler de ce sujet, parce que vous connaissez l'Ouest et l'importance de l'élevage dans les trois provinces.

J'espère que vous pourrez nous procurer une nouvelle réduction sur les navires.

Merci d'avance.

Votre tout dévoué,
W. F. Stevens,
Secrétaire.

Ces pièces ont été déposées sur le bureau de la Chambre. J'en citerai deux ou trois autres, afin de dissiper dans l'esprit public une fois pour toute, l'erreur d'après laquelle les faits exposés dans le rapport de M. Preston sont les seuls dont le Gouvernement aurait eu à s'occuper. Ces faits nous ont été dénoncés bien avant que M. Preston eut à s'occuper de la question et ils n'ont pas la moindre relation avec ceux dont parle son rapport. Nous avons reçu une autre lettre concernant l'industrie de la fabrication des balais. La maison Meakins & Sons, Ltd., de Hamilton, nous a écrit à la date du 9 décembre 1919 pour nous apprendre qu'une douzaine de balais transportée par la Head Line de Montréal à Dublin lui a coûté en frais de port 11 shellings, tandis qu'une douzaine de balais semblables expédiée par la Head Line de Baltimore à Dublin ou Belfast lui coûte 5 shellings 4 pence à 7 shillings 8 pence, suivant la taille des balais. La lettre contient encore ce passage:

La différence entre 6 shillings 6 pence la douzaine et une moyenne de 11 shillings est trop considérable pour nous permettre de rivaliser, quoique la demande de ces objets soit bien grande en Irlande et en Ecosse.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Nous sommes pourtant sûrs de pouvoir les fabriquer à un prix de revient égal à celui des manufactures américaines.

L'auteur ajoute cette réflexion:

Il est regrettable de perdre ce commerce-là quand c'est la même compagnie qui fait le transport de ces marchandises de Saint-Jean (N.-B.) et de Baltimore en Irlande. Ne peut-on rien contre cet état de chose?

Nous demeurons vos biens dévoués,
Meakins & Sons, Limited,
W. J. Meakins.

On peut voir par là que ce sont les mêmes navires qui font le service et ils exigent un prix plus fort sur le fret pris dans les ports canadiens que sur celui chargé dans les ports américains.

Voici une autre lettre émanant de la Sutherland Innes Company, qui fait de la tonnellerie. Elle est datée de Chatham (Ont.), le 24 janvier 1919, et adressée à M. O'Hara, département du Commerce, et concerne l'exportation de produits de la tonnellerie en Angleterre. En voici un passage:

Cela me paraît une tentative voulue, due peut-être à l'ignorance mais sûrement à l'amour du gain, de ruiner les exportateurs de tonneaux canadiens sur l'Angleterre.

Il appartient à l'administration du commerce de s'occuper de la question. On ne peut soutenir qu'il soit raisonnable d'exiger actuellement $3 le 100 livres quand il y a tant de navires qui partent de Saint-Jean et d'Halifax, alors que durant la guerre on sollicitait des chargements à des prix variant entre 17 cents et 35 cents du cent livres suivant la saison.

Et ce n'était pas la première

Ainsi, le taux maritime passe de 17 et 35 cents du cent livres à 3 dollars. C'est de pareils frets que les industriels et les agriculteurs canadiens se plaignent. Le gérant de la maison joint à sa lettre un état détaillé dressé par un agent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la date de cette lettre?

Le très hon. MACKENZIE KING: Le 24 janvier 1924, Chatham, Ontario.

Un MEMBRE: En avez-vous de plus récentes?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui; je vais vous les lire tout à l'heure. Voici maintenant une communication de la maison Fraser, Brace & Company, 83 rue Craig, Montréal, en date du 17 avril 1919 et adressée au département du Commerce. C'est au sujet du fer en gueuse. Voici le texte:

Nous fabriquons du fer en gueuse dans des fours électriques à Shawinigan et nous avons un représentant en Angleterre qui nous a écrit qu'il pouvait obtenir des commandes dépassant de 500 à 1,000 tonnes les quantités vendues l'année dernière. Malheureusement, nous ne pouvons obtenir des armateurs un prix de fret raisonnable. La White Star et la compagnie Robert Reford n'ont pas voulu nous faire un prix. Pourriez-vous nous aider? On nous demande notre prix sur la gueuse livrée c.a.f. à Londres, Anvers, aux ports français du nord, à Gênes et autres ports italiens.

Nous serions heureux d'avoir votre appui. L'administration des services maritimes du Pacifique-Canadien nous demande $25 la tonne livrée à Londres, sous réserve des départs et de modifications sans autre avis.

Et voici une autre industrie canadienne très importante, celle du bois de commerce. Une maison anglaise agissant pour le compte de maisons canadiennes, Spence, Lock & Cie, adressa la communication suivante au bureau du haut-commissaire canadien à Londres, laquelle lettre fut renvoyée au département ici, pour qu'on s'en occupe. Je citerai quelques paragraphes seulement de cette lettre afin de donner une idée de sa teneur:

27, Clements Lane,
Lombard St.,
Londres, E.C. 4,
7 septembre 1921.

A Son Excellence,
le Haut-commissaire du Canada,

La présente lettre, a pour but de vous mettre au courant de la nécessité d'abaisser les prix de transport sur le bois de commerce expédié du Canada en Angleterre.

Nous sommes intéressés à cette question à notre titre d'agents de vente pour un certain nombre de grandes maisons canadiennes. Nous nous dégageons de la confusion...

L'auteur de la lettre fait allusion à la guerre.

...des dernières semaines, les prix franco-bord se sont stabilisés graduellement et ils se sont même légèrement affermis. Les affaires ont été passablement bonnes et la confiance renaît quelque peu.

Si toutefois, nous remontons aux sources des bois de commerce qui ont été vendus, nous constatons qu'ils proviennent surtout de la Finlande; la Suède a fourni des quantités raisonnables tandis que le Canada n'a rien vendu pour ainsi dire.

En temps normal, nous comptons sur l'est du Canada pour nos approvisionnements de bois d'épinette; cette année toutefois, les acheteurs ont préféré l'épinette blanche d'Europe étant donné que ce bois est en général de meilleure qualité et qu'il est d'un prix bien moins élevé en réalité.

Les frets maritimes pour le transport du bois canadien sont de 50 p. 100 plus élevés que les tarifs en vigueur pour les bois provenant de la Suède et de la Finlande. Voilà la première raison de cet état de choses. Et la seconde raison, c'est que le taux du change finlandais est si bas que cela leur permet de vendre à des prix ruineux aux yeux des Suédois et défiant toute concurrence de la part des canadiens.

Le seul espoir que nous voyons luire pour le réveil du commerce de l'épinette canadienne ce serait une réduction simultanée des prix de la part des vendeurs et une diminution des tarifs de transport. S'il était possible de réduire le tarif de transport à 60 shillings, cela assurerait aux vendeurs un prix de $34 et $22 par mille pieds franco-bord. A la faveur de cette réduction, nous avons lieu de croire que nous serions en mesure de rétablir graduellement un fort volume de trafic et nous avons la conviction qu'il serait possible d'amener les vendeurs à consentir à faire des affaires à ces conditions.

Vous voudrez bien excuser la longueur de cette lettre étant donné l'importance considérable de cette question à nos yeux. Nous sollicitons votre aide et votre influence afin d'améliorer la situation en ce qui regarde les prix de transport.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable premier ministre aurait-il l'obligeance de donner la date de cette lettre?

Le très hon. MACKENZIE KING: Elle porte la date du 7 septembre 1921. J'ai en main une autre communication de Huntsville, Ontario, en date du 22 août 1921. Cette lettre vient de la Anglo-Canadian Leather Company, Limited. La compagnie adressa cette lettre au représentant du comté, qui la renvoya apparemment au ministre du Commerce, car elle se trouve dans les archives du département. Voici:

Dr Peter McGibbon, M.C., M.P.,
Bracebridge, Ont.

Mon cher docteur,—Nous vous adressons la présente afin de nous assurer vos bons offices et votre aide dans l'effort que nous tentons en vue d'obtenir une réduction des frets maritimes pour le transport du cuir à semelle de Montréal en Angleterre.

Le prix de $2 par 100 livres actuellement en vigueur est 8 fois plus élevé que le tarif d'avant-guerre. En 1919, nous avons expédié outre-mer de grandes quantités de cuir à semelle à raison de $1.25 par 100 livres—soit à un prix cinq fois plus élevé que le tarif d'avant-guerre.

Nous tenons d'une source des plus autorisées que les cargaisons générales sont expédiées en moyenne à des prix n'excédant pas de trois fois les frets d'avant-guerre. Les peaux sèches de l'Amérique du Sud sont expédiées outre-mer à raison de $1 par 100 livres tandis que le fret d'avant-guerre était de 80 cents.

Vous vous rendrez compte par là que le prix du transport du cuir à semelle est injuste et absolument disproportionné au prix exigé pour le transport des cargaisons générales. Nous avons tenté sans résultat de décider la marine marchande de l'Etat à autoriser un tarif de 75 cents, c'est-à-dire trois fois le prix d'avant-guerre.

Si nos renseignements sont exacts, l'industrie des transports maritimes est dans le marasme et nous lisons constamment dans les journaux que les navires de l'Etat sont en disponibilité; que l'on tente d'ouvrir de nouveaux débouchés à notre commerce afin de leur fournir du trafic et ainsi de suite. Or à notre avis, le meilleur moyen de grossir le volume de notre commerce, ce serait encore de tenter un effort afin de maintenir certain trafic qui florissait avant la guerre. Le tarif de $2 par 100 livres nous interdit pour ainsi dire l'exportation du cuir à semelle...

Une autre industrie qui a fermé ses portes!

...étant donné que la marge du profit est assez mince dans notre industrie.

Et l'auteur de la lettre ajoute:

De fait, pendant plusieurs années avant la guerre, notre commerce d'exportation ne nous a guère rapporté plus de 1 cent de bénéfice par livre. Vous pouvez vous rendre compte de l'impossibilité où nous sommes de faire concurrence aux tanneurs anglais lorsqu'il faut compter avec un tarif de $2 par 100 livres pour établir notre liste de prix.

Vous avez la preuve de la situation dans laquelle se trouve notre industrie à l'heure actuelle par ce qui se passe à Huntsville et à Bracebridge. Les affaires sont pour ainsi dire arrêtées à notre usine de Bracebridge et, bien que cela marche un peu mieux pour l'instant à notre usine de Huntsville, il ne faut pas perdre de vue qu'elle n'a pas fonctionné du tout pendant tout l'été. En temps normal, 50 p. 100 de rendement de nos usines est exporté outre-mer, de sorte qu'il est im-

possible d'exploiter notre industrie à son plein rendement, ou quelque chose d'approchant, tant que nous ne serons pas en mesure d'expédier librement nos produits à l'étranger.

Vous comprendrez par là la nécessité d'obtenir des prix de transport qui nous permettent de faire des affaires.

Vous admettrez sans doute aussi, l'importance essentielle de ce problème qui intéresse tous les ouvriers de même que tous les marchands à Huntsville et à Bracebridge.

En vous remerciant pour l'aide que vous nous avez donnée par le passé et pour tout ce que vous serez en mesure de faire pour nous à l'heure actuelle.

Nous demeurons,

Vos tout dévoués,

La Anglo Canadian Leather Company Ltd.

CHARLES G. SHAW.

Je crois avoir cité suffisamment de lettres pour prouver la véracité de mon assertion, à savoir que dans de nombreuses industries du pays, dont dépendent surtout les citoyens du Canada et qui sont, par conséquent, d'une importance capitale pour notre vie économique, le commerce d'exportation a été, sinon complètement, du moins en grande partie ruiné, avec le résultat que nos usines et nos manufactures ont été forcées de fermer leurs portes et que le nombre des sans travail a augmenté d'autant.

L'hon. M. STEVENS: Toutes les citations du premier ministre remontent à 1921 si je comprends bien?

Le très hon. MACKENZIE KING: Non. quelques-unes sont antérieures à cette date et elles vont jusqu'à 1921. J'ai voulu montrer aux honorables députés de la gauche qu'on leur a fait de multiples observations à ce sujet. Ils connaissent parfaitement la cause du chômage et de la fermeture des usines, mais ils sont incapables ou du moins refusent de la reconnaître. Ils voudraient bien qu'on eût l'impression que l'arrêt de ces diverses industries est la répercussion directe ou indirecte du régime douanier, tandis que, de l'aveu même des représentants des diverses industries, ce sont les prix exorbitants du transport qui rendent impossible le commerce d'exportation.

M. LEWIS: Le premier ministre veut-il nous dire comment il se fait que malgré cet obstacle écrasant des tarifs maritimes outrés, nos exportations se montent aujourd'hui à $1,045,351,056 et que notre balance de commerce depuis l'an dernier s'est chiffrée à $260,000,000 en notre faveur?

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est en dépit de la situation que j'ai décrite. Ce serait beaucoup mieux si cet obstacle était écarté. Si l'honorable député veut examiner les statistiques, il verra que les gains se limitent surtout à des exportations des plus considérables de deux ou trois natures particulières, mais que d'autres ont souffert.

Permettez-moi d'aborder quelques-uns des griefs dont le Gouvernement a été saisi. Le ministère actuel, de même que les précédents, a reçu des plaintes, par exemple, au sujet de la disproportion des tarifs maritimes pour le transport de la farine de ports des Etats-Unis comparativement avec ceux du Canada. Une lettre qui m'a été adressée par le secrétaire, M. Watts, le 11 janvier 1922, commence ainsi:

Au sujet des frets élevés. Comme les minotiers des Etats-Unis ne paient que 19c. pour 100 livres en argent américain alors que ceux du Canada sont obligés de payer 24c. en argent canadien pour le transport de la farine en Angleterre, je me permets de vous envoyer une copie des observations faites à l'ex-premier ministre et à ses collègues sur cette question en août dernier, vu que j'espère que le ministre du Commerce vous soumettra ce sujet sous peu si même il ne l'a pas déjà fait.

Dans une autre lette en date du 21 janvier 1922, M. Watts dit:

C'est une affaire grosse de conséquences non seulement pour l'industrie des minotiers, mais aussi pour le commerce d'exportation et les agriculteurs du Canada, vu qu'à l'heure actuelle le blé canadien peut être moulu dans les minoteries supérieures et expédié en Angleterre à 19c. par 100 livres alors que nous devons payer pour la farine canadienne, même si elle est exportée sur nos propres navires, 24c. par 100 livres. Cela équivaut également à une perte sérieuse pour nos travaillants, non seulement ceux qui sont employés dans les minoteries mais dans le transport des produits. Pour ces raisons, nous espérons sincèrement que vous pourrez assister à l'assemblée et nous aider à faire moudre la farine au Canada et à la faire expédier en Angleterre aux mêmes tarifs que celle qui est moulus aux Etats-Unis.

Je pourrais citer d'autres lettres de la même association mais je dirai en un mot qu'elles sont en grande partie une répétition de cette communication. Le Gouvernement a fait aussitôt des observations à ce sujet mais sans beaucoup de succès, au début. Le 10 juillet 1923, nous avons reçu la note suivante qui montre la gravité de la situation à cette époque:

Le tarif des navires canadiens à Montréal est de 19c. par 100 livres, de sorte que l'existence d'une coalition parmi les armateurs dont les navires quittent les ports canadiens, et les protestations de la Canada Steamship Lines à New-York, contre le transport de la farine canadienne de ports américains au même tarif que celui de la farine américaine et les demandes que les mêmes tarifs soient imposés que pour les navires quittant les ports canadiens, comme il a été démontré à l'enquête du comité spécial de l'agriculture, n'ont eu aucun effet.

Les minoteries de l'Ontario continuent à être serrées de près, et si cette disproportion de tarifs ne cesse pas, il n'en restera que peu, excepté celles qui sont situées aux ports des lacs, où elles peuvent jouir du bénéfice de tous les tarifs des transports par eau ou des tarifs de concurrence basés sur les transports par eau d'entier parcours.

Votre tout dévoué,

C. B. Watts.

Voilà une déclaration sérieuse: "les minoteries de l'Ontario continuent à être serrées de près." Le 16 août 1923, la lettre suivante a été envoyée par M. Watts à M. Robb, alors ministre du Commerce, au sujet des tarifs maritimes élevés:

Pour faire suite à notre lettre d'hier au sujet de ce qui précède, permettez-nous de vous apprendre que l'on nous offre aujourd'hui un tarif de 12c. ½ des 100 livres sur des steamers de première classe pour le transport de la farine de New-York à Hambourg, dans la dernière partie d'août ou la première quinzaine de septembre.

Le tarif de Montréal à Hambourg est de 19c. ou 6c. ½ les cent livres ou 13c. le baril de plus que pour le transport par voie de New-York.

J'omets un paragraphe et passe au dernier:

Il est vraiment déplorable de constater le nombre de moulins qui ont fermé leurs portes en Ontario depuis un an ou deux, et si cette inégalité injuste continue la minoterie ontarienne aura bientôt disparu, à l'exception d'un petit nombre d'établissements qui sont assez riches pour opérer à perte pendant encore un an ou deux, alors que probablement ils pourront exiger des prix qui les compenseront de ces années de famine; mais on ne reverra jamais les moulins nombreux que ces frets exorbitants ont ruinés et chassés des affaires.

Voilà qui ressemble de près aux représentations adressés au ministère du mon très honorable ami. Je suis heureux de dire que le Gouvernement actuel a pu faire quelque chose: il a réussi à obtenir pour la farine des frets identiques des ports canadiens et des ports américains; la situation est donc améliorée, pour le moment, du moins. A mainte et mainte reprise le Gouvernement s'aboucha, à ce sujet, avec les compagnies de navigation par l'intermédiaire de l'ancien ministre du Commerce, actuellement ministre intérimaire des Finances (M. Robb) et du ministre du Commerce actuel (M. Low), il agita la question à la conférence impériale par la voix du ministre des Chemins de fer (M. Graham) et de l'ancien ministre de la Justice (sir Lomer Gouin). Il la porta, avec force instances, à l'attention du comité maritime impérial, et ne cessa de la souligner à notre haut commissaire en Angleterre. Le Gouvernement les pria de continuer leurs enquêtes ici; ils le firent. En conséquence la coalition s'engage aujourd'hui à accorder, pour la farine, les mêmes tarifs aux ports canadiens qu'aux ports américains. On a donc allégé le fardeau d'autant. A l'heure qu'il est la seule garantie que nous avons du maintien de ces tarifs est, la parole des compagnies. Et je signale ceci: nous avons gagné notre point pour la farine, mais les frets maritimes sur les autres marchandises continuent à favoriser les ports des Etats-Unis au détriment des ports canadiens. Il est difficile de concevoir un moyen de remédier à la situation autre que celui proposé par le Gouvernement dans le projet de loi dont il va saisir la Chambre.

J'ai ici une communication au sujet du bétail; elle est récente et elle prouve que ces exposés s'appliquent bien à la situation actuelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre peut-il nous dire quand le gouvernement américain a donné ordre à la marine marchande américaine d'accorder un tarif de faveur à la farine?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je regrette de ne pouvoir donner immédiatement le renseignement demandé, mais je reviendrai tout à l'heure sur les tarifs intéressant la farine; en chemin, je relèverai peut-être le détail que veut connaître mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Etait-ce en 1922?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'en suis pas sûr. A présent je veux donner lecture de cette comunication relative à l'industrie du bétail. Elle porte la date du 8 février 1924 et vient d'Edmonton, du département des Chemins de fer et des Téléphones du gouvernement d'Alberta; elle est adressée à moi-même et au ministre du Commerce (M. Low):

Messieurs,—Il a été affirmé par l'honorable sir Clifford Sifton, dont l'autorité est recennue,—et cette assertion a fait l'objet de maint commentaire dans la presse du pays,—que bien que le bétail pût être transporté du littoral de l'Atlantique au Royaume-Uni, à profit, à raison de $10 par tête, le tarif actuel est de $20 par tête. Comme la prospérité de l'ouest canadien dépend, dans une très large mesure, de l'industrie du bétail, et comme le tarif douanier des Etats-Unis nous exclut, ou presque, du marché américain, il importe de tout mettre en œuvre pour réaliser l'abaissement des frais de transport. Si la marine marchande canadienne est pour quelque chose dans le maintien de ces prétendus frets exorbitants je suis d'avis qu'on devrait voir à rectifier pareille anomalie. Le gouvernement de l'Alberta vous prie instamment de faire tout en votre pouvoir pour encourager l'élevage dans l'ouest canadien en relevant autant que possible les recettes nettes du producteur. Je serai heureux de connaître votre opinion à ce sujet.

Bien à vous.

A. CHARO,
Directeur du transport et du mouvement.

Voilà une communication du gouvernement d'Alberta, qui compte des membres du parti progressiste, nous priant de tout mettre en œuvre pour encourager l'élevage dans l'Ouest canadien "en relevant autant que possible les recettes nettes du producteur". J'ai fait comprendre clairement, ce me semble, qu'un des objets du bill sera d'effectuer précisément ce que le gouvernement de l'Alberta déclare absolument nécessaire dans l'intérêt de l'industrie de l'élevage dans cette province.

J'ai aussi une communication d'un monsieur dont le nom est très bien connu de nombre d'honorables députés,—Donald Munro, de Montréal. M. Munro est intéressé de très près à l'expédition du bétail en Angleterre et dans une letre adressée au docteur J. H. Grisdale, sous-ministre de l'Agriculture le 11 avril 1924, il décrit la situation telle qu'elle lui apparaît. Je ne ferai pas lecture de toute la lettre; mais seulement d'un ou deux passages bien à propos.

Je vous inclus aussi copie d'une lettre que j'ai adressée, il y a quelque temps, à la Furness Withy Steamship Company relativement à la cherté des prix de transport et l'effet que cela produit sur le commerce; cette lettre s'explique d'elle-même.

Le commerce canadien souffre de la cherté du transport en plus de la forte concurrence que nous fait l'Irlande et il est évident qu'il va falloir prendre des dispositions pour supprimer cet obstacle si l'on ne veut pas que le commerce disparaisse complètement...

Que les honorables députés prennent note de ces paroles significatives. D'autres personnes parlant de leur commerce d'exportation ont dit qu'on était en train de le détruire, de le tuer. Voici un personnage qui est bien au courant du commerce des bestiaux et qui déclare qu'il faut de toute nécessité agir...

...si l'on ne veut pas que le commerce disparaisse complètement; or le commerce d'exportation des bestiaux est trop nécessaire au pays pour qu'on le laisse abattre sans rien dire.

A l'heure actuelle, étant limités pour ainsi dire à deux ou trois ports de la côte occidentale d'Angleterre et d'Ecosse, nous sommes obligés d'accepter les tarifs fixés par les compagnies desservant régulièrement ces ports et comme elles ont suffisamment de navires pour transporter tout le bétail que nous pouvons nous permettre d'expédier aux tarifs actuels, fixés à New-York par la conférence de l'Atlantique-Nord, on ne peut guère espérer une réduction. Le résultat est que non seulement nous devons payer le maximum pour le transport de nos bestiaux, mais que ceux-ci sont débarqués là où nous avons à souffrir le plus de la concurrence irlandaise.

Pour pouvoir intéresser à ce commerce les compagnies desservant la côte orientale ou le continent, la nation ferait une bonne affaire, je crois, en leur offrant un avantage quelconque, une subvention si nécessaire, ou encore si l'on expédiait plus vers l'est, ce serait autant de moins pour les lignes de Liverpool et Glasgow et la concurrence que cela ne manquerait pas de créer aurait pour effet de faire baisser les prix de transport.

A mon avis, c'est la seule manière de pouvoir faire baisser les frets. Je vous prie donc de vouloir bien étudier la question. Vous connaissez aussi bien que n'importe qui les régions qu'on pourrait desservir par les ports de l'est et, si la chose semble faisable, je me ferai un plaisir de la discuter plus à fond avec vous.

Veuillez agréer, etc.,

DONALD MUNRO.

J'ai d'autres lettres. Par exemple, il y a celle de la Canada Carbide Company, insistant sur la nécessité de diminuer les tarifs pour les produits chimiques, si l'on ne veut pas perdre ce commerce. Puis, il y en a une autre plus récente au sujet du bois de construction. J'ai cité celle qui avait été adressée au gouvernement précédent; qu'on me permette

[Le très hon. Mackenzie King.]

maintenant d'en lire une autre plus récente qui est adressée au Gouvernement actuel. Elle est ainsi conçue:

Cher monsieur,—Les compagnies maritimes ont augmenté dernièrement leur tarif pour le pin blanc de 10 shillings par "standard", de sorte qu'il est aujourd'hui cinq fois plus élevé qu'avant la guerre. Les tarifs des chemins de fer son à peine le double de ce qu'ils étaient et sur l'ensemble des marchandises environ une fois et demi seulement.

En ce moment, le commerce du bois n'est pas florissant. Les compagnies forestières font de lourdes pertes. L'exportation en Grande-Bretagne accuse une sensible diminution, due en grande partie à ce que les pays scandinaves peuvent coter des prix moindres à l'importateur anglais, en raison de leurs frais de transport moins élevés. Le Canada, actuellement, a besoin d'exporter, mais l'exportation va décliner à cause de la hausse des frets maritimes.

Par conséquent, nous sommes d'avis qu'on a besoin d'une action internationale pour restreindre les prix de transport. L'organisation prendrait évidemment du temps. En attendant, votre Gouvernement a une nombreuse flotte de commerce et nous sommes sûrs que si l'on insistant auprès de ses directeurs, on pourrait briser la coalition maritime. Nous recevrons avec plaisir votre opinion.

Veuillez agréer, etc.,

R. Laidlaw Lumber Company, Ltd.

J'ai aussi cette lettre de la Union Lumber Company, de Toronto, datée du 25 avril 1924:

Vous devez probablement savoir que les compagnies maritimes ont récemment augmenté leur tarif pour le pin blanc de 10 shillings par "standard".

Nous estimons que cela va faire beaucoup de tort aux exportateurs de pin blanc canadien durant cette saison, parce que cela va engager encore plus les importateurs anglais à acheter leur bois des pays scandinaves, qui sont en mesure de vendre à meilleur marché parce que leurs tarifs de transport sont moins élevés.

Nous croyons que le Canada a besoin en ce moment d'exporter et nous sommes d'avis qu'il faut prendre des dispositions énergiques pour essayer, si possible, de se rendre maîtres des tarifs maritimes.

Je ne citerai pas le reste de la lettre; je donnerai lecture de deux autres communications que j'ai devant moi et ce sera tout. La première, adressée par la Sheet Metal Products Company of Canada, Limited, sert à démontrer l'effet que la cherté du transport a eu sur l'industrie manufacturière en général. La lettre dont je ne citerai qu'une partie, est adressée à M. O'Hara, du département du Commerce et est datée de Toronto, le 28 septembre 1923:

Re: Tarifs maritimes

Cher monsieur,—Lorsque M. Egan était à Toronto, il nous avait dit, en discutant la question des expéditions à l'Union sud-africaine, que nous pourrions avoir un tarif très favorable de la Cie Elder, Dempster.

Au cours de la conversation sur les tarifs maritimes, nous lui avons fait remarquer que, dans notre genre de commerce, nous avions de la difficulté à exporter, à cause de l'attitude des compagnies maritimes desservant le Canada et des prix élevés qu'elles exigeaient.

Nous croyons que tous les exportateurs sont dans le même cas que nous et que l'attitude des compagnies de navigation, en exigeant les plus hauts prix possibles, a empêché beaucoup de manufacturiers qui venaient de se lancer dans l'exportation, de vendre leurs produits et de se créer un débouché au moment voulu.

Les compagnies de navigation ont pour ainsi dire adopté la ligne de conduite de ne faire des réductions que lorsque la concurrence des transports maritimes de ce côté de l'océan rendait ces réductions nécessaires. Elles ne voulaient pas entendre les déclarations que nous avions à offrir touchant la concurrence allemande et les autres et en dépit du fait que nous avions réduits nos prix presque au coûtant, on ne nous accordait pas de réduction dans les transports pour nous compenser. La conséquence est qu'en ce qui regarde le Royaume-Uni et d'autres pays, les fabricants du continent, à cause de cette attitude, ont pour ainsi dire repris la majeure partie du commerce qu'ils avaient avant la guerre dans le genre de marchandises que nous fabriquons.

Actuellement les tarifs océaniques sont beaucoup trop élevés. Des compagnies britanniques font le transport du Royaume-Uni à Vancouver via le canal de Panama et livrent les marchandises à peu près au même tarif que celui qui est exigé des ports canadiens de l'Atlantique aux ports du Royaume-Uni.

La lettre se termine comme suit:

Le but de cette lettre est de vous faire observer cette situation et de voir si le ministère ne peut pas nous aider à obtenir ces réductions radicales dans les tarifs de transport aux autres marchés du monde, réductions qui permettront au fabricants canadiens de s'établir solidement dans ces pays, d'y placer nos produits et d'y établir des relations avant qu'il soit trop tard.

Nous demeurons,
Vos dévoués,
The Sheet Metal Products Co., of Canada,
JAMES MAYOR,
Directeur des transports.

La dernière communication vient du gouvernement d'Ontario. Au cours des dernières semaines on a déposé devant la législature de Toronto un rapport d'un comité d'enquête sur l'Agriculture. Ce rapport dit:

Le comité a tenu cinquante-quatre séances dans toute la province; ainsi que des conférences avec les représentants des chemins de fer, des fabricants, des marchands de gros et de détail, des organisations ouvrières, des autorités sur la situation économique et sociale et il a fait un relevé de la situation agricole en Ontario au moyen de questionnaires envoyés aux préfets de comtés, secrétaires de municipalités et agriculteurs.

Une partie traite des tarifs de transport maritime des bestiaux et je crois que je dois la lire à la Chambre. Je demande aux honorables députés de bien comprendre qu'il s'agit du rapport d'un comité nommé par le gouvernement d'Ontario. J'ai lu une communication du gouvernement d'Alberta. Celle-ci vient du gouvernement d'Ontario, gouvernement tory pour qui mes honorables amis de la gauche peuvent répondre.

M. CALDWELL: Quelle est sa date?

Le très hon. MACKENZIE KING: Le rapport a été déposé devant la législature il y a seulement quelques jours et ce sommaire, si je ne me trompe, a été donné aux journaux le 24 février de cette année. J'ai cherché à me procurer une copie du rapport même, mais on me dit qu'il ne sortira pas de l'imprimerie avant un jour ou deux. Voici la citation:

Les tarifs maritimes font obstacle au commerce d'exportation en Grande-Bretagne. Il est vrai que l'année 1924 indique un chiffre d'exportations plus considérable que celui de toute autre année depuis que l'embargo a été supprimé, puisqu'il a été de 80,000 têtes. Néanmoins, il est évident que l'Ontario seul peut fournir des animaux de boucherie en quantité bien supérieure au total des exportations actuelles. En 1923, un bulletin spécial du ministère fédéral de l'Agriculture saluait dans la suppression de l'embargo un nouvel état de choses qui permettrait d'entreprendre des expériences officielles sur l'expédition de bœufs en Angleterre. Les expériences avaient pour but de démontrer aux éleveurs que les bestiaux vivants rapportaient beaucoup plus que les expéditions de viande frigorifiée. Le comité a suivi des consignations parties de l'ouest d'Ontario en Angleterre, conduites par des hommes expérimentés dans le commerce des animaux et les résultats ont indiqué qu'il y en avait autant de désavantageuses que d'avantageuses. Un des premiers témoins entendus par le comité nous dit: "Je suis le seul éleveur dans un rayon de dix milles ayant dans mes étables des bestiaux pour l'exportation. Je cultive 95 acres et j'ai de 50 à 55 têtes de bétail. Il y a une centaine d'autres cultivateurs qui pourraient aussi faire l'élevage dans cette région. Ils ont des étables. Mais ils ne veulent pas faire d'élevage parce qu'ils n'y trouvent pas de profits. L'Ontario devrait pouvoir envoyer en Angleterre autant de bétail vivant que l'Irlande. Cela donnerait la prospérité à la province. Le marché anglais peut prendre tout ce que nous pourrons envoyer, quoi qu'on dise du marché de bestiaux abattus. Cette industrie ne prospère pas parce qu'il lui manque l'attrait d'un profit."

La force réelle de l'Ontario pour le commerce de bétail vivant en Grande-Bretagne ne peut pas se développer entièrement à cause des influences existantes. M. Shamberg, de New-York, est le principal acheteur pour l'exportation. On trouve les agents de M. Shamberg aux cours à bestiaux de Toronto; dans les bureaux de la International Mercantile Marine, n° 1 Broadway, New-York et dans les ports britanniques. Le comité s'est rendu compte que l'utilité de la marine marchande de l'Etat, est limitée par la conférence des transports de l'Atlantique-Nord. Il en est venu à la conclusion que grâce à son influence et à sa puissance qui s'étend partout M. Shamberg a la haute main sur les profits des éleveurs de l'Ontario. Il reçoit des renseignements particuliers continuellement et cela lui permet d'annuler des demandes d'espace de cale ou d'expédier les bestiaux selon les tendances du marché. Les moins optimistes de l'Ontario ont été chassés de l'élevage et cette industrie n'est pas ce qu'elle devrait être.

On cite la correspondance engagée avec le gouvernemnt du Dominion, en août dernier, puis le rapport continue: "Etant donné que le gouvernement du Dominion laissait entrevoir qu'il agirait définitivement, le comité n'a pas cru bon de pousser ses recherches plus avant. Le comité recommande que le gouvernement d'Ontario demande instamment au gouvernement du Dominion de bien tenir compte des intérêts et des besoins des exportateurs d'Ontario dans toutes mesures que l'on décidera de prendre pour obtenir la diminution des frets maritimes."

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce un rapport d'un comité d'agriculture déposé devant la législature d'Ontario?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je puis dire, à mon honorable ami, comment je l'ai obtenu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le veux bien, je voudrais savoir ce que c'est.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je vais donner ce renseignement car il éclaire bien la situation. Mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Lapointe) a appelé mon attention sur un article du correspondant du London Times disant qu'on avait déposé devant la législature de l'Ontario un rapport d'un comité spécial de l'Agriculture où l'on se plaignait des tarifs excessifs de transports maritimes. Je m'adressai immédiatement à Toronto pour avoir un exemplaire du rapport. L'on me répondit que l'impression n'en serait pas terminée avant une journée ou deux, mais l'on m'autorisa à utiliser l'analyse du rapport du comité d'enquête agricole nommé par la législature d'Ontario en 1924, destinée aux journaux, et c'est un extrait de ce résumé que j'ai cité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un comité de la législature d'Ontario?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, recommandant:

Que le gouvernement d'Ontario demande instamment au gouvernement du Dominion de bien tenir compte des intérêts et des besoins des exportateurs d'Ontario dans toutes mesures que l'on décidera de prendre pour obtenir la diminution des frets maritimes.

De sorte que la dernière déclaration sur ce sujet vient d'une administration provinciale qui constate qu'une partie importante de l'industrie de sa province souffre des prix du transport maritime et demande au Gouvernement fédéral de veiller aux intérêts de la province d'Ontario, tout comme le gouvernement de l'Alberta nous demande de ne pas oublier les intérêts de cette province en cherchant à faire diminuer si cela est possible, les frets maritimes pour le bétail. Un mot encore relativement aux frets maritimes pour la farine canadienne. J'ai dit il y a un instant qu'un sous-comité du comité impérial de la navigation avait fait une enquête en Canada et rédigé un rapport. Le rapport ne cache pas l'existence d'une coalition maritime désavantageuse pour les minoteries canadiennes et que la farine expédiée des Etats-Unis en Angleterre et sur le continent est transportée à meilleur marché que celle expédiée par les ports canadiens. Voici le dernier paragraphe de ce rapport:

Après une discussion minutieuse avec les armateurs et les propriétaires de minoteries, notre sous-comité a reçu en Canada l'assurance (reproduite annexe 11) des lignes de navigation de Montréal, réunies en conférence, qu'elles ne demanderont pas à l'avenir aux lignes de New-York, membres de la conférence de l'Atlantique-Nord, d'appliquer les tarifs de Montréal à la farine canadienne expédiée par les ports des Etats-Unis.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Les propriétaires de minoteries se sont déclarés satisfaits de cette promesse. De plus, vu cet engagement des lignes de Montréal, les principales compagnies anglaises qui font le transport sur l'Atlantique-Nord nous ont donné depuis l'assurance qu'elles demanderaient à l'avenir le même prix pour le transport de la farine canadienne et de la farine américaine expédiées par les ports des Etats-Unis. Ces engagements sont très importants parce qu'ils empêchent définitivement la répétition de cette préférence indue, et nous croyons devoir les faire connaître sans retard.

Il est intéressant de savoir comment on est arrivé à obtenir cette modification dans le prix de transport de la farine. Après ces instances, les sociétés de navigation s'engagent, au nom du groupe canadien, à ne pas demander à la section américaine de faire à l'avenir quelque chose qu'elle avait pratiquée dans le passé, démontrant par là que le prix de transport de la farine n'échappait pas, comme on le croyait, à l'action de la conférence, mais qu'une entente entre les deux groupes la mettait au même rang que les autres articles. Voici la lettre contenant la promesse en question:

The Robert Reford Company, Limited
20 rue de l'Hôpital,
Montréal,

19 avril 1924.

Sir HALFORD MACKINDER,
Président,
Comité impérial de navigation,
Montréal.

Cher sir HALFORD,

J'ai l'honneur de confirmer, ainsi qu'on me l'a demandé, l'entente intervenue hier, à savoir que les lignes de navigation de Montréal, réunies en conférence, s'engagent à ne pas demander aux lignes de New-York, membres de la conférence de l'Atlantique-Nord relativement aux frets, de coter les tarifs de Montréal pour la farine canadienne expédiée par les ports des Etats-Unis.

Sincèrement,
WILLIAM T. GEAR,
Représentant les sociétés de navigation de Montréal.

Voilà ce que nous avons comme garantie que l'on ne fera plus de différence entre les ports canadiens et les ports américains.

Les honorables députés ont vu le rapport de la commission d'enquête sur les grains. J'appelle leur attention sur un paragraphe du rapport spécial de M. Scott, page 204, sur les exportations de grain par les ports canadiens et les prix de transport exigés comparés aux prix via les ports américains. Je cite:

De sorte que le grain des provinces de l'Ouest exporté via New-York comporte un parcours d'au delà de 800 milles plus long que s'il était exporté par Québec, ou environ 650 milles de plus que s'il était expédié entièrement par chemin de fer jusqu'à Montréal.

Le prix d'entier parcours par eau, de Fort-William à Montréal était de 12½ cents à 14 cents le boisseau en octobre, soit 4 cents de moins que via New-York, et cependant 74 p. 100 de notre grain est passé par New-York. A quoi faut-il donc attribuer cet acheminement du grain d'exportation de l'Ouest vers les ports américains?

Le rapport répond à cette question, page 206:

L'on voit par ce qui précèdèe que bien que le prix de transport à New-York via Buffalo soit de 1 cents ½ plus élevé que par les ports de la baie Georgienne à Montréal et de près de 2 cents ½ plus cher que par l'entier parcours par eau, de Fort-William à Montréal, New-York et les autres ports des Etats-Unis continuent d'attirer de 65 à 75 p. 100 de notre grain d'exportation.

Bien que New-York soit de 500 milles plus éloigné de Liverpool que Québec, les frets maritimes de New-York en Europe sont de beaucoup moins élevés que ceux du Saint-Laurent.

Par exemple, en octobre 1923,—octobre est un mois de trafic intense à cause du mouvement du blé canadien —les frets maritimes de New-York à Liverpool étaient de 6 cents ⅜ ou de 6 cents ¾ le boisseau, tandis que ceux de Montréal étaient de 3s. le quart, soit 9 cents le boisseau ou une différence de 2 cents ½ le boisseau en faveur de New-York. Les meilleures autorités commerciales déclarent que la fluctuation des frets maritimes de Montréal et de New-York donne une moyenne d'un shilling par quart de 480 livres aux ports du Royaume-Uni, ce qui équivaut à 3 cents le boisseau en faveur de New-York.

Je crois que cela suffit à démontrer que pour ce qui est du commerce du grain...

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est là le rapport de M. Scott seul?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui. Les commissaires lui avaient demandé de préparer un rapport spécial sur ce commerce; ce qu'il fit.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est le rapport de la minorité.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai compris que les autres commissaires l'avaient accepté. On lui avait demandé de préparer un rapport spécial sur le sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne l'ont-ils pas signé?

Le très hon. MACKENZIE KING: M. Scott explique clairement la situation. Au début de son rapport, qu'il adresse à M. Turgeon, le président, il dit:

Lors de la dernière séance de la commission royale d'enquête sur le grain, à Winnipeg, le 29 avril 1924, vous et les autres honorables commissaires—MM. le doyen Rutherford et le professeur McGibbon—m'avez fait l'honneur de me charger de la préparation d'un mémoire exprimant mes vues sur les questions de transport, mémoire que l'on joindrait au rapport principal de la commission.

Puis, il explique qu'il a étudié les chiffres; il expose simplement les statistiques et les faits.

Monsieur l'Orateur, je veux maintenant m'occuper tout particulièrement de la question des frets réels qu'exigent les compagnies de transport. J'ai ici un état compilé par le bureau de la statistique—un état comparatif des frets maritimes moyens sur le grain de Montréal à Liverpool et de New-York au même port, pendant une période d'années. L'état est très détaillé, mais j'en ai fait préparer un sommaire et ce dernier expose les faits avec exactitude. Voici les chiffres des frets maritimes en cents par boisseau:

Année	Montréal à Liverpool	New-York à Liverpool
1912..	7.52	7.34
1914..	7.04	5.51
1921..	17.25	17.10
1922..	7.81	7.70
1923..	7.93	6.07
1924..	9.06	7.09

J'ai laissé de côté les années de guerre car, pendant cette période, on ne fixait pas toujours les frets. Les honorables députés remarqueront l'écart subit de 7.04 en 1914, de Montréal à Liverpool, à 17.25 en 1921, et de 5.51 de New-York à Liverpool, à 17.10 dans la même période. Un examen de ces chiffres indiquera que les frets de New-York à Liverpool semblent proportionnellement beaucoup moins élevés que ceux de Montréal à Liverpool et que, conséquemment, la différence augmente en faveur des vapeurs qui font la traversée de New-York à Liverpool, si on compare avec ceux qui voyagent de Montréal au même endroit. Cela veut dire, naturellement, que le grain de ce pays prendre de plus en plus, de préférence, la route des chemins de fer et des ports américains, juste au moment où nous nous efforçons de développer nos chemins de fer Nationaux et le commerce du pays par voie de nos ports et de développer le commerce maritime du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur quoi reposent ces chiffres?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai ici un état détaillé du bureau de la statistique du Dominion, division du commerce intérieur, qui expose les résultats en détail mois par mois, et c'est de cet état que j'ai tiré ces chiffres.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre déposera-t-il l'état sur le bureau de la Chambre?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, avec plaisir. Immédiatement.

Maintenant, j'en viens à ce qui me semble, monsieur l'Orateur, la clef de toute la situation. On prétendra que les frets maritimes se sont élevés à la suite de l'augmentation des frais du transport océanique, et des conditions qui ont prévalu depuis la guerre. Personne ne niera qu'il fallait s'attendre à ce que les frets maritimes s'élevassent un peu, mais je ferai remarquer que tout ce que l'on peut dire à l'appui de l'augmentation des frets maritimes peut être répété avec autant ou avec plus de

force à l'appui de l'augmentation des tarifs de chemins de fer, et le point essentiel que cette Chambre doit considérer, c'est de savoir si l'augmentation des frets maritimes est raisonnable comparativement à l'augmentation des tarifs de transport par voie ferrée. Dans un cas, celui des voies ferrées, vous avez la réglementation. Vous avez une commission des chemins de fer qui exerce son autorité sur les tarifs des chemins de fer; elle fixe les taux de transport, en tenant compte de l'intérêt sur les capitaux placés, des salaires payés aux employés, et des intérêts du public qui voyage ou qui expédie. Mais pour ce qui est des frets maritimes, il n'y a aucune réglementation, sauf celle exercée par la conférence elle-même; il n'y en a aucune de la part du public, et je prétends, monsieur l'Orateur, que si nous trouvons que les frets maritimes sont hors de toute proportion comparativement aux augmentations qui ont eu lieu sur les chemins de fer, notre Gouvernement a posé une question qui requiert l'attention immédiate de la Chambre en présentant une loi tendant à réduire effectivement les prix du transport.

L'hon. M. STEVENS: Le premier ministre voudrait-il me permettre une question? Supposons que ce projet soit adopté et que le Gouvernement fixe les tarifs de transport, le fera-t-il en se basant sur les chiffres qu'il vient de mentionner?

Le très hon. MACKENZIE KING: En vertu du présent contrat, le Gouvernement sera libre de fixer les prix qu'il lui plaira; il a l'intention d'exercer son jugement et il agira en vue de connaître exactement quelle est la situation sur l'Atlantique.

L'hon. M. STEVENS: Le premier ministre n'a pas compris ma question, je pense bien. Il a déclaré que la commission des chemins de fer a virtuellement la haute main sur les tarifs de transport des chemins de fer qu'elle fixe en tenant compte de l'intérêt sur le capital engagé, des salaires payés et des frais d'exploitation. Je demande maintenant au premier ministre si, quand il déterminera les frets, il tiendra compte des mêmes facteurs, intérêts sur le capital engagé, salaires payés et frais d'exploitation.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je répondrai en disant que le Gouvernement, quand il déterminera les frets, aura égard aux tarifs en vigueur sur les chemins de fer, où l'on tient compte des facteurs que mon honorable ami vient de mentionner.

Je puis faire observer dès maintenant que, pour les fins de cette discussion, peu importe réellement qu'une coalition existe on non.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Comme je l'ai dit l'autre soir à mon honorable ami, en ce temps de concurrence mondiale, il faut de toute nécessité de grandes organisations industrielles, quelque chose comme des efforts concertés. Mais de même que je crois la chose nécessaire, de même que je crois que la chose doit certainement arriver, je n'en suis que plus fermement convaincu de la nécessité de quelque domination sur toutes ces puissantes organisations; et telle est la situation qui se présente sur l'océan Atlantique. On laisse ces compagnies libres de faire des arrangements quant aux tarifs de transport. Quand elles font ces arrangements, si l'on en juge par les tarifs qui ont été mentionnés, on ne tient pas compte de l'intérêt public autant qu'on ne le fait de l'intérêt des autres parties en cause. En un mot, pour exploiter une industrie, il faut le capital, il faut le travail, il faut une administration; et le public, à titre de consommateur et de producteur, est aussi un facteur nécessaire. Tous les quatre ont droit à la considération voulue. Les faits démontreront, je crois, que sur la question des frets maritimes, si l'on a tenu compte du public, on l'a fait d'une façon très éloignée.

J'ai ici deux reçus qui s'expliquent d'eux-mêmes. Ils m'ont été envoyés par un agent de lignes de navigation et de chemins de fer d'un comté d'Ontario. Ces deux reçus qui étaient en sa possession font connaître les prix de transport, sur l'océan et sur les chemins de fer, des immigrants venant de Grande-Bretagne au Canada. Par le premier reçu, en date du 1er avril 1914, on voit que le prix du passage d'une personne sur l'océan, en troisième classe, était de $32.50, et que le prix du transport sur les chemins de fer canadiens, à partir du port de débarquement jusqu'à une certaine localité de ce comté, était de $8.70. L'autre reçu est daté du 19 avril 1924, dix ans plus tard. On y voit que le prix de la traversée en troisième classe était de $75, soit une augmentation de 130 p. 100 sur le prix de 1914, et que le prix du transport par voie ferrée, pour la même distance, était de $15.70, soit une augmentation de 81 p. 100. En d'autres termes, à en juger par ces deux reçus, le prix du passage sur l'océan avait augmenté de 130 p. 100, tandis que le prix du voyage par chemin de fer, pour la même distance, n'avait augmenté que de 81 p. 100. Va-t-on soutenir un seul instant que les chemins de fer n'aient pas été, autant que les compagnies de navigation, soumis à des considérations importantes affectant leurs tarifs? Comme question de fait, le coût de la main-d'œuvre sur les navires n'a pas augmenté autant que le prix de la main-d'œuvre sur les chemins de fer. Pour les chemins de fer, il faut voir à l'entretien

de la voie ferrée, chose coûteuse dont les compagnies de navigation n'ont pas à s'occuper. On a insisté beaucoup sur le fait que les immigrants ont beaucoup plus de confort aujourd'hui sur les paquebots, mais on pourrait dire la même chose pour les chemins de fer. Prenez par exemple les dépenses faites pour les gares des chemins de fer et le confort donné aux immigrants sur les wagons-lits de colons quand ils arrivent aux ports de débarquement et autres choses semblables. Il y a aujourd'hui beaucoup plus de confort sur les chemins de fer qu'il n'y en avait voilà dix ans. Dans tous ces détails, on peut raisonnablement prétendre que les chemins de fer ont eu autant de causes d'augmentation de frais que n'en ont eu les compagnies de paquebots; et cependant quand vous regardez les prix, vous constatez que l'augmentation est bien plus considérable sur les paquebots que sur les chemins de fer.

J'ai ici la réponse des compagnies de navigation au rapport de M. Preston. Je ne citerai pas les chiffres de M. Preston, mais ceux des compagnies mêmes quant à l'augmentation de leurs frets maritimes; nous établirons la comparaison avec l'augmentation du prix de transport par voie ferrée. En premier lieu, je prie la Chambre de noter que, le premier mars 1924, il semble s'être produit une augmentation générale des frets maritimes. Cette augmentation est mentionnée dans la brochure publiée par les compagnies de navigation. L'augmentation du prix de transport des denrées énumérées, si l'on ne tient compte que des chiffres cités par les compagnies, est indiquée dans le tableau qui suit—et ces chiffres n'établissent la comparaison qu'entre les frets de février 1924 et ceux de 1914, sans tenir compte de la nouvelle augmentation effectuée le premier mars de l'an dernier:

Denrée	Pourcentage d'augmentation
Instruments aratoires	73
Pneus d'automobile	127
Farine	58
Cuir	122
Marchandises grossières (à la mesure)	215
Marchandises fines (à la mesure)	100
Marchandises (au poids)	179

Je me suis donné quelque peine pour établir la comparaison entre ces denrées et certaines autres, et entre le prix de transport par voie ferrée de certaines denrées, fixé par la commission des chemins de fer, et le prix du transport des denrées transportées par les compagnies de navigation et fixé par ces dernières. Dans le tableau que je vais lire on indique le prix du transport par voie ferrée de denrées destinées à l'exportation, par cent livres et par chargement de wagon des endroits indiqués à Montréal pendant les années de 1914 à 1924. Je ne lirai pas tout ce tableau, mais avec l'approbation de la Chambre, je le consignerai au hansard:

Tableau des prix du transport par voie ferrée de denrées destinées à l'exportation, par cent livres, au chargement de wagon, des endroits indiqués à Montréal: 1914-1924.

Denrées	1914	1924	Augmentation	Pourcentage d'augmentation
Viandes fumées, de Winnipeg (Man)	.63	.91	.28	44.4
Viandes fumées, d'Edmonton (Alberta)	1.15	1.40	.25	21.7
Conserves de légumes de Simcoe (Ont.)	.20	.39	.19	95.0
Conserves de légumes, de Trenton (Ont.)	.15	.34	.19	126.7
Fromage, de Woodstock (Ont.)	.34½	.65½	.31	89.9
Beurre, de London (Ont.)	.34½	.67	.32½	94.2
Farine, des ports de la Baie	.11	.17½	. 6½	59.1
Farine, de Fort-William (Ont.)	.20	.35½	.15½	77.5
Automobiles, de Windsor (Ont.)	.62	1.19	.57	91.9
Pneus, de Toronto (Ont.)	.30	.60	.30	100.0
Pneus, de Kitchener (Ont.)	.33	.64	.31	93.9
Revenu des chemins de fer pour toutes les denrées par tonne-mille	.742	.987	.245	33.0

Comparons maintenant les frets maritimes sur diverses denrées.

Tableau des frets maritimes sur diverses denrées, expédiées des ports de l'est du Canada aux ports du Royaume-Uni

Denrées	Juillet 1914—Juillet 1914	Juillet 1914—Juillet 1924	Augmentation	% Augmentation
	Juillet 1914	Juillet 1924		
Aliments, par 100 livres	23.63c.	.50c.	26.37c.	111.6%
Conserves de légumes, par 100 livres	17.09c	.50c.	32.91c.	192.6%
Fromage, par 100 livres	31.32c.	.60c. à .70c.	28.68c. & 38.68c.	91.6% à 123.5%
Beurre, par 100 livres	37.2c.	1.00	62.98c.	170.1%
Farine, par 100 livres	12c.	.19 & .22c.	.07 & 10c.	58.3 & 83.3%
Automobiles, par pieds cubes	10.40c.	.25c.	14.60c.	140.4%
Pneus, par pieds cubes	11.025c	.25c.	13.975c.	126.8%

L'on verra que, dans tous les cas, le pourcentage de l'augmentation des frets maritimes est plus élevé et, en certains cas, considérablement plus fort que l'augmentation du prix de transport par voie ferrée. Au sujet de l'augmentation des appointements payés par les chemins de fer, comparativement à ceux que versent les armateurs, les chemins de fer nationaux ont préparé le tableau qui suit:

Etat comparatif des augmentations des salaires payés par les chemins de fer et par les compagnies de navigation.

Salaires	Armateurs 1914	Chemin de fer 1914	Armateurs 1924	Chemin de fer 1923	Augmentation Armateurs	Augmentation Chemin de fer	% Augmentation Armateurs	% Augmentation Chemin de fer
A l'heure		26.2c.		57.3c		31.1c.		118.7
Equipage, par mois (vapeur régulier, d'après les contrats d'engagement du Royaume-Uni, d'une portée en lourd de 8,100 tonnes)	$1,188.60		$2,274.00		$1,085.40		91.13	

Autrement dit, 91.3 p. 100 représente l'augmentation des salaires dans l'industrie maritime en comparaison de 118.7 représentant l'augmentation sur les chemins de fer. Le coût du transport des produits a, d'autre part, beaucoup plus augmenté sur l'océan que sur les chemins de fer. Relevant les chiffres donnés pour le transport produits à la page 24 de la réponse des compagnies et les comparant avec les prix des chemins de fer je découvre qu'ils sont comme suit:

Relevé comparatif
des tarifs
Maritimes et des chemins de fer pour les marchandises
(Années 1914 et 1924)
Tarifs pour les marchandises sur les chemins de fer
(Par 100 livres) (Au wagon)

	1914	1924	Augmentation
Instruments aratoires:			
(Toronto-Saint-Jean)	17½c.	33½c.	91%
Automobiles:			
(Oshawa-Saint-Jean)	57½c.	74c.	29%
Pneus d'automobile:			
(Oshawa-Saint-Jean)	36½c.	66c.	81%
Farine:			
Winnipeg-Saint-Jean.)	31½c.	50½c.	60%
Cuir:			
(Toronto-Saint-Jean)	26c.	46c.	77%

Tarif du transport maritime

	1914	1924	Augmentation
Instruments aratoires:			
(par 100 livres)	30.92c.	89.3c.	188%
Automobiles:			
(par pied cube)	13.38c.	25c.	87%
Pneus d'automobile:			
(par pied cube)	11.02c.	25c.	123%
Farine:			
(par 100 livres)	12c.	20c.	67%
Cuir:			
(par 100 livres)	45c.	85c.	89%
	33.75c.	85c.	151%

Quand nous en venons aux tarifs pour les voyageurs l'augmentation est encore plus marquée. Je relève encore les chiffres des compagnies maritimes à la page 38 de leur réponse. Les tarifs des chemins de fer sont tirés des rapports officiels.

Relevé comparatif
des tarifs
Maritimes et des chemins de fer pour les voyageurs
(Années 1913 et 1924)
Tarif de chemins de fer pour voyageurs
(De Montréal à Winnipeg)

	Voyageur de 1re classe	Tarif pour immigrant
1913	$37 85	$18 00
1924	48 00	25 00
	(Augmentation sur les prix de 1913, 27 p. 100)	(Augmentation sur les prix de 1913, 39 p. 100)

Tarifs maritimes pour passagers

	Prix de 1re classe (Minimum)	Prix de 3e classe (Minimum)
1913	$ 85 00	$31 25
1924	195 00	82 50
	(Augmentation sur les prix de 1913, 129 p. 100)	(Augmentation sur les prix de 1913, 168 p. 100)

Un DEPUTE: Que dites-vous du service?

Le très hon. MACKENZIE KING: Au cours de ce laps de temps il y a eu sous ce rapport plus de perfectionnement sur les chemins de fer que sur les navires. Je désire bien fixer l'attention de la Chambre sur ces chiffres parce qu'ils mettent bien en lumière l'écart qui existe entre les tarifs réglementés sur terre et ceux qui ne le sont pas sur mer. En dix ans, le tarif pour les voyageurs de première classe en chemins de fer a augmenté de 27 p. 100 et celui des passagers sur les navires de 129 p. 100. Quant aux immigrants, l'augmentation a été de 39 p. 100 sur les chemins de fer et de 168 p. 100 sur les navires. Avec des chiffres comme ceux-ci, qu'on ne saurait contester, je prétends que les tarifs maritimes, qui ne sont pas réglementés, accusent une disparité en comparaison des tarifs des chemins de fer et ils font ressortir, pour peu qu'on les examine, la nécessité de réglementer le prix du transport maritime. J'aurais aimé à parler plus des tarifs appliqués aux immigrants, mais je vais épargner ces détails à la Chambre en ce moment-ci. Je me hâte d'en arriver à ce que je veux ajouter. Je prétends, monsieur l'Orateur, que sans tenir compte de ce qui a été établi dans le

rapport de M. Preston, une comparaison entre les tarifs actuels de chemins de fer et les tarifs maritimes démontrera à l'évidence un fort pourcentage d'augmentation de ceux-ci en regard de l'augmentation des tarifs de chemins de fer; il s'ensuit qu'il devient nécessaire qu'une mesure expéditive soit prise pour réglementer efficacement les tarifs maritimes.

Quant à cela nous avions le choix de deux ou trois moyens. L'un est que le Gouvernement organise sa propre marine marchande pour faire concurrence à la puissante coalition. Un autre moyen eut été de faire réglementer les tarifs par une commission. Le troisième c'était que le Gouvernement prît une mesure comme celle qu'il prend actuellement et qui est de s'entendre avec une compagnie particulière à laquelle une juste rétribution est accordée en retour du droit de réglementation. En dehors de ces trois moyens, il n'en restait nul autre, que celui de laisser les choses en l'état.

Un mot seulement de chacun de ces trois partis à tour de rôle. Quant à la construction, par le Gouvernement, d'autres navires pour faire concurrence à la coalition elle-même, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) a scruté la question à fond l'autre soir: il a fait remarquer que le moment propice de s'engager dans cette voie, c'était lorsque le Gouvernement construisait une marine marchande, lorsqu'il avait des navires à lancer et était en mesure de les adapter à ce commerce particulier. Des députés ont demandé: pourquoi ne peut-on pas employer la Marine marchande actuelle à cette fin? La réponse, c'est que les navires de cette Marine marchande propres au service de l'Atlantique-Nord sont peu nombreux et sont déjà utilisés sur d'autres routes, conformément aux traités conclus entre divers pays et le Canada, ou naviguent sur le Pacifique, pour répondre aux besoins du public, entre les ports du Pacifique et ceux de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et constituent la seule portion rémunératrice de la Marine marchande, à l'heure actuelle. Je ne pense pas que la Chambre croirait le Gouvernement justifiable de retirer de notre marine de commerce, à cette époque-ci où les déficits de la Marine marchande sont ce qu'ils sont, les seuls vaisseaux qui soient réellement d'un bon rapport et les mettre en service sur la route de l'Atlantique, pour combattre la coalition. On peut démontrer, je pense, que pour combattre efficacement une coalition telle qu'il en existe sur l'océan Atlantique, il est essentiel à la ligne maritime qui entreprend cette tâche, quelle qu'elle soit, d'avoir des facilités en Europe et dans la mère patrie aussi bien qu'en ce pays.

M. FORKE: Pourquoi la Marine marchande du Gouvernement a-t-elle perdu tant d'argent quand elle exigeait les prix exorbitants établis par cette coalition? Y a-t-il une raison déterminée?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne puis dire la raison à mon honorable ami, à moins que ce ne fût l'inégalité de tarifs au détriment du Canada; les prix étaient peut-être si élevés que la marine ne recevait pas de cargaison. Voilà une raison et je la crois très solide.

M. HOEY: Le premier ministre expliquera-t-il pourquoi notre Marine est entrée dans la coalition?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je répondrai à mon honorable ami que la Marine marchande est d'abord sous la direction des Chemins de fer nationaux, non du Gouvernement, et de toute évidence l'administration du réseau national a cru qu'il serait de son intérêt d'avoir ces vaisseaux dans la coalition. Toutes les compagnies de ce genre ont leurs associés en affaires, je présume, et les Chemins de fer nationaux ont probablement pensé s'assurer des revenus par l'entremise de cette marine marchande, il fallait qu'elle marchât de concert avec les autres transatlantiques, sous peine d'être mise au ban par la conférence. Voilà comment je comprends la situation. Si la Marine marchande avait été boycottée, sa position eût été probablement pire qu'aujourd'hui.

M. SPENCER: Pourquoi la Marine marchande du Gouvernement canadien est-elle sortie de la coalition?

Le très hon. MACKENZIE KING: Elle en est sortie en fin de compte, je pense, par déférence pour les vues exprimées en cette Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand s'est-elle retirée?

Le très hon. MACKENZIE KING: Tout récemment.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une simple question de jours.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je pense que ce fut il y a quelques jours seulement. Je ne saurais dire au juste.

M. IRVINE: Comment le Gouvernement compte-t-il s'y prendre pour empêcher la coalition de boycotter ces dix vaisseaux?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami vient de toucher juste. Quant à ces dix navires, c'est à sir William Petersen à démontrer ce qu'il peut faire. Grâce à

sa connaissance de la situation maritime, à ses relations et à sa compagnie, il se prétend en bonne position pour engager la lutte, s'il reçoit l'appui qu'on lui prête actuellement. Il possède—et cela met en lumière ce que je cherchais précisément à souligner tout à l'heure—des quais à lui en Grande-Bretagne, des quais dont il est le maître. Il a des relations là-bas avec des maisons d'affaires et avec d'autres intérêts maritimes sur lesquels il a lui-même la haute-main, qui lui permettent, croit-il, de mener la lutte avec succès. Il peut l'engager dans des conditions auxquelles ne saurait songer notre Marine marchande. Ce Gouvernement n'a pas de quais à sa disposition en Grande-Bretagne ou en Europe. Il n'a pas les alliés qu'a la compagnie de sir William Petersen. Celui-ci est prêt à commencer cette lutte. Reste à savoir s'il réussira ou non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avec quels autres intérêts sir William Petersen est-il donc ligué, d'après le premier ministre, pour avoir si bon courage?

Le très hon. MACKENZIE KING: Il y a de nombreuses relations commerciales. Autrement, il n'aurait pas accepté le risque. Il a eu des succès comme armateur, ainsi qu'en conviendra le chef de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: On peut en dire autant du Gouvernement canadien.

Le très hon. MACKENZIE KING: Pas dans le même sens que sir William Petersen. Le point principal c'est que sir William Petersen, bien qu'il puisse ne pas arriver à démontrer que le transport des marchandises sur l'Atlantique se fera avantageusement, est décidé à en prendre le risque. Le trésor canadien ne court aucun risque lui-même. Sir William recevra la subvention s'il réussit, voilà tout.

C'est une autre affaire de demander au Gouvernement de tenter l'aventure avec les navires de sa flotte. Notre marine commerciale coûte au pays huit millions en déficits. La Chambre approuverait-elle que le Gouvernement s'en serve pour cette lutte? Serait-il même possible d'obtenir des administrateurs de la flotte les mêmes conditions acceptées par la compagnie Petersen?

L'hon. M. STEVENS: Les navires de la compagnie Petersen seront-ils du régistre canadien ou du régistre anglais?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne saurait le dire. Il peuvent bien appartenir aux deux, pour ce que je m'en occupe. Je ne puis répondre à cette question, mais ils seront inscrits au bon régistre, quel qu'il soit, soyez tranquille.

L'hon. M. STEVENS: Le premier ministre ne sait-il pas que les navires du régistre anglais sont exploités à beaucoup moins de frais que ceux inscrits au régistre canadien? C'est ce qui fait que la marine commerciale canadienne se trouve dans une situation désavantageuse. Les frais qu'entraînent pour notre flotte nationale l'inscription au régistre canadien lui rendent difficile la concurrence aux navires du régistre anglais.

Le très hon. MACKENZIE KING: Cela explique que sir William Petersen pourra avec avantage faire la lutte au cartel.

L'hon. M. STEVENS: Tout à l'heure le premier ministre disait qu'il avait fait des offres analogues à des armateurs canadiens. Ces armateurs étaient-ils inscrits au régistre anglais ou au régistre canadien?

Le très hon. MACKENZIE KING: Nous n'avons pas fait de distinction. Mais je ne veux pas prolonger la discussion sur la marine commerciale. Comme je l'ai dit, cette partie de la question a été traitée au long par le ministre des Chemins de fer.

M. KENNEDY (Edmonton): Peut-on savoir si la cartel a essayé de nuire à notre marine commerciale après qu'elle eut quitté sa compagnie?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'ai pas entendu parler de cela, et je serais surpris du fait s'il s'était produit. A ce propos, j'ajouterai qu'une des stipulations de notre contrat avec sir William Petersen comporte que ses navires naviguant sur l'Atlantique devront être en liaison avec les chemins de fer nationaux canadiens et avec notre marine commerciale. Il en résulte que l'administration sera probablement en état d'utiliser les navires de notre marine avec plus d'avantage qu'auparavant.

On pourrait utiliser autrement la flotte de l'Etat, en la confiant à un commission administrative. La gestion d'un tel service par une commission gouvernementale n'offre pas d'encouragement au pays, et il est inutile d'insister. Pour être efficace, le contrôle devrait s'exercer avec la coopération de tous les pays intéressés. Notre collègue propose dans son amendement d'intéresser les différentes parties de l'empire à la création d'une commission chargée d'arrêter les tarfis. Il est à espérer que ce projet se réalisera. Jusqu'à présent rien ne nous permet de croire que les colonies autonomes et l'Angleterre ne pourront en venir à une pareille entente sans auparavant y être poussées par l'opinion publique. En

outre, il est certain qu'il faudra attendre encore longtemps avant que cette chose s'accomplisse.

Comme l'a rappelé le ministre des Chemins de fer, cette question a été signalée au gouver-Laurier, dans une communication adressée aux autorités impériales par M. Mabee, à cette époque président du bureau des commissaires des chemins de fer. Mais rien de sérieux ne fut accompli, comme le prouve la correspondance. J'ai rappelé la visite que fit dans le même but sir Henry Drayton aux autorités anglaises, qui était à ce moment président de la commission des chemins de fer.

Et d'autres communications établissent qu'à maintes et maintes reprises des efforts ont été tentés pour faire intervenir le comité impérial de la navigation; cependant, à venir jusqu'aujourd'hui ces efforts n'ont pas abouti. Il faut donc conclure qu'il est nécessaire de prendre des mesures du genre de celles que nous proposons afin de mettre l'affaire en marche.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand et par qui des mesures ont-elles été prises afin de faire intervenir le comité impérial de la navigation?

Le très hon. MACKENZIE KING: Que mon très honorable ami se donne la peine de parcourir la correspondance que sir George Perly lui a adressée et il se rendra compte que sir George mentionne le fait que sir Robert Borden fut plus ou moins responsable de la constitution du comité à cette fin. Voilà une mesure. De plus, sir George Perly laissait entendre qu'il serait préférable d'envoyer quelqu'un là-bas, armé de tous les renseignements, afin de faire valoir la cause du Canada. C'eût été une autre mesure, mais mon très honorable ami n'a pas suivi ce conseil.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement actuel n'a pas tenté le moindre effort dans cette direction.

Le très hon. MACKENZIE KING: Au contraire, le présent Gouvernement a obtenu la constitution d'un sous-comité pour étudier la question des frets maritimes sur la farine; et, actuellement, le comité est à étudier la question des tarifs d'assurances maritimes sur nos représentations. Cependant, les progrès sont si lents que nous n'avons guère l'espoir d'obtenir des résultats prochains. Et pour ce qui est d'un contrôle général quelconque, le ministre des Chemins de fer l'a expliqué l'autre soir, la communication qui nous fut renvoyée par le gouvernement de Sa Majesté laisse entendre qu'il s'agit d'une considération trop éloignée pour qu'elle soit regardée comme praticable.

Le très hon. M. MEIGHEN: De quelle communication mon très honorable ami parle-t-il?

Le très hon. MACKENZIE KING: De la communication adressée aux autorités impériales sous le régime Laurier. Voilà qui suffit pour démontrer que la question a été soumise au gouvernement anglais depuis au moins quelque temps. Et maintenant, je le répète, de deux choses l'une. Ou il faut que le Gouvernement entreprenne la tâche de construire des navires,—ou bien qu'il continue à compter sur ce contrôle vague et éloigné qu'exercerait une conférence impériale, selon le plan que propose l'amendement de mon honorable ami. Ou bien encore, que nous adoptions la méthode suggérée de subventionner une ligne transatlantique prête à mettre un certain nombre de navires en service et à concéder au Gouvernement le droit de fixer les frets maritimes.

Permettez-moi de faire brièvement l'historique des mesures prises par le Canada en ce qui regarde le contrôle des prix de transport. J'établirai de quelle façon le système fut inauguré pour ce qui est des tarifs de chemins de fer et les honorables députés pourront se rendre compte s'il y a un parallèle quelconque, à faire entre notre projet et ce qui s'est fait par le passé. Mes honorables amis sont au fait que la commission des chemins de fer fut créée en 1903. Avant cette date, nous n'avions pas d'organisation pour réglementer les prix de transport par voie ferrée. La fixation des tarifs était abandonnée aux compagnies particulières aussi bien qu'au faible contrôle exercé par le Parlement. Nous avons passablement entendu parler, ici et en dehors du Parlement, en ces derniers temps, d'une convention conclue en 1907 et désignée sous le nom de la convention du pas du Nid-de-Corbeau. Or cette convention renfermait une disposition à l'effet que si une subvention était versée à la compagnie de chemin de fer, celle-ci, en retour, s'engageait à n'exiger que certains taux pour le transport des articles de première nécessité dans l'Ouest canadien. Et nous avons entendu les honorables membres du groupe progressiste défendre cette entente dan les termes les plus énergiques. Or, quelle différence y a-t-il en principe entre cette convention et l'entente que le Gouvernement propose de conclure avec la compagnie Petersen? A l'époque dont je parle, le Parlement décida d'accorder une subvention à une compagnie de chemin de fer pour le transport à

un prix déterminé de certains articles dans certains territoires, mais cela se passait avant que le Parlement n'eût créé la commission des Chemins de fer pour réglementer les taux de transport. Voilà ce qui fut fait en 1897, sept ans avant la création de la commission des chemins de fer. Voilà une mesure qui a permis d'une façon efficace au Gouvernement de contrôler les tarifs de transport. Or, le Gouvernement se contente de suivre les précédents créés par les régimes libéraux. C'est un gouvernement libéral qui a conclu la convention du pas du Nid-du-Corbeau afin de contrôler les tarifs de transport de même que c'est encore un gouvernement libéral qui a créé la commission des chemins de fer pour les mêmes fins. Or, le Gouvernement actuel suit précisément les mêmes méthodes en ce qui regarde les prix du transport maritime, qui échappent à toute réglementation. En premier lieu, nous acquérons le droit de fixer des tarifs maximums pour le transport outremer de certains articles et en retour de ce droit, nous octroyons une subvention. Et si jamais nous voyons poindre l'aurore du jour ou, suivant l'espoir que manifeste l'amendement de mon honorable ami, une commission déterminera les frets maritimes, il sera toujours temps de considérer si oui ou non les mesures suggérées aujourd'hui auront servi le but visé et aidé à la génération actuelle. Mais je ferai observer aux honorables députés de la gauche que la ligne de conduite adoptée aujourd'hui par le Gouvernement au sujet du contrôle des tarifs maritimes concorde exactement avec les mesures prises par le gouvernement de sir Wilfrid Laurier pour réglementer certains tarifs de chemins de fer avant la création de la commission des chemins de fer.

Je prierai les honorables députés de songer que ce paiement à la compagnie Petersen diffère de la subvention ordinaire proprement dite en ce sens qu'il n'est pas simplement un paiement à une compagnie de navigation pour certains services à rendre mais bien pour le droit du Gouvernement de fixer les tarifs qui s'appliqueront à ce service. A l'heure actuelle, nous versons une subvention considérable à la Royal Mail Steam Packet Company dont les vaisseaux naviguent entre le Canada et les Antilles. Cette compagnie reçoit annuellement la somme de $340,000, ou $85,000 par vaisseau, et cette subvention n'est accordée que pour le service, mais non en échange du droit de réglementer les tarifs, comme dans le cas du contrat actuel. Prenez la Union Steamship Company de la Nouvelle-Zélande. Cette compagnie reçoit maintenant une subvention de $100,000 du Gouvernement. Anciennement celle-ci était de $130,000. De plus, la compagnie a une subvention de la Nouvelle-Zélande et une autre de Fiji se montant à $219,000, ou $109,500 par navire, presque autant, si vous réduisez cette somme à tant par navire, que la subvention que nous proposons de payer à la compagnie Petersen qui est de $130,000 par vaisseau. Et cependant, dans le cas de la compagnie Union dont le service se fait entre la Nouvelle-Zélande et le Canada, la subvention ne concerne que ce service même. Dans le cas qui nous occupe, l'argent n'est payé qu'à condition que les navires transporteront le fret à des tarifs qui seront fixés par le Gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les dépêches ne sont-elles pas transportées en vertu des autres subventions?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui. mon très honorable ami a raison.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et ne rapportent-elles pas plus d'habitude que le tarif des cargaisons?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui. Cependant, je ferai observer à mon très honorable ami qu'il n'a pas été loin de suggérer lui-même cette méthode relative aux tarifs de transport. Il s'est plaint l'autre jour de n'avoir pas eu le loisir de présenter à la Chambre une de ses résolutions qui apparaît au Feuilleton. Qu'il me permette de lui dire la dernière partie de cette résolution:

> Que pour permettre aux produits des provinces occidentales et maritimes d'atteindre ces marchés agrandis. les charges spéciales de transport que ces provinces subissent soient partagées par tout le pays, soit comme contribution aux frais de long remorquage ou sous une autre forme.

En d'autres termes, mon très honorable ami suggère que ce ministère subventionne les chemins de fer pour le transport de long parcours. Mais il a omis de dire que bien que l'on puisse aider aux chemins de fer de cette manière, on ne favorise pas les consommateurs ou les producteurs du pays. Il a été assez clairement démontré dans ce débat que si toutes les réductions des tarifs de chemins de fer doivent être contre-balancées par une augmentation des tarifs maritimes, surtout lorsque la même compagnie possède des steamers aussi bien que des voies ferrées, les exportateurs canadiens n'en bénfiécieront guère. Tout est là. Réduisez les tarifs maritimes et vous constaterez bientôt que le commerce d'exportation progressera plus rapidement que jamais dans le passé. Ce sont les tarifs maritimes exorbitants qui, au détriment des exportations, ont peu à peu éliminé tous les avantages de la réglementation des tarifs de chemins de fer.

Que les honorables députés examinent les termes du contrat. Tel qu'il est rédigé, le pays n'a rien à perdre dans le cas où l'entrepreneur ne remplirait pas les conditions de son marché. Le pis qui pourrait nous arriver est que nous serions dans le même état qu'aujourd'hui—encore à la merci des circonstances actuelles. D'un autre côté, si ce contrat est respecté d'année en année, nous verrons comment les tarifs maritimes pourront être réduits. Et dès qu'il y aura un service maritime à des tarifs particuliers entre le Canada et le Royaume-Uni, nous verrons si oui ou non d'autres compagnies d'armateurs ne marcheront pas sur nos brisées. J'ajouterai que rien ne nous garantit actuellement qu'il n'y aura pas sous peu de nouvelles augmentations de tarifs sur l'Atlantique. Ici du moins, il y a un contrôle à cet égard. Que dit la convention? Tout d'abord que ces vaisseaux navigueront entre des ports canadiens. Et cela ne s'applique pas seulement à l'Atlantique mais au Pacifique également.

M. LADNER: Le premier ministre dit-il que les vaisseaux de Petersen ne peuvent faire escale aux ports étrangers?

Le très hon. MACKENZIE KING: Ils vont du Canada à des ports européens ou britanniques.

M. LADNER: Peuvent-ils visiter des ports américains et y prendre des cargaisons?

Le très hon. MACKENZIE KING: Ils doivent se rendre en toute hâte à destination, à des ports britanniques ou autres. Ensuite, ils seront indépendants de cette coalition. Puis il y a la clause que je signale spécialement à l'attention de la Chambre:

(d) Le contrôle et la réglementation des prix exigibles par le concessionnaire sont du ressort du gouvernement du Canada et le Gouvernement doit fixer, de temps à autre, ces prix de fret pour toutes les denrées.

Ainsi que je l'ai donné à entendre l'autre soir, les tarifs arrêtés intéresseront exclusivement les marchandises canadiennes. Tous les prix déterminés par le Gouvernement seront précédés des mots "de provenance canadienne". Seulement les frets s'appliqueront aux marchandises de toutes catégories. En outre ces navires seront pourvus d'une installation frigorifique à l'intention des produits avariables ou quasi avariables.

M. McQUARRIE: Puis-je demander au premier ministre le nombre de voyages que ces navires seront tenus de faire chaque année?

Le très hon. MACKENZIE KING: Le plus grand nombre possible, je pense.

M. RYCKMAN: Mais non; pas du tout.

Le très hon. MACKENZIE KING: L'honorable député voudra peut-être se lever et nous expliquer pourquoi il n'en est pas ainsi.

M. RYCKMAN: La compagnie n'est tenue à rien de la sorte. Elle s'engage à terminer le plus tôt possible tout voyage qu'elle entreprend; mais elle ne s'engage à rien avant d'entreprendre un voyage. Et selon la clause dont le premier ministre vient de faire lecture, ni Petersen ni sa compagnie ne s'engage aucunement à exécuter le contrat; et cela je compte que je pourrai le démontrer avant la fin du présent débat.

Le très hon. MACKENZIE KING: Puis-je dire à mon honorable ami afin de dissiper ses appréhensions...

M. RYCKMAN: Je n'ai aucune appréhension.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'affirme ici, sur-le-champ, que si la présente convention n'impose pas de fait à sir William Petersen les obligations que j'ai prétendu aujourd'hui qu'elle lui impose, moi pour un je refuserai de me rallier à la convention lorsqu'elle reviendra du comité...

M. RYCKMAN: Je suis bien aise de ce que vous dites là.

Le très hon. MACKENZIE KING: ...et si le doute est possible quant à cela la chose pourra être tirée au clair lorsque le contrat sera devant le comité. On ne demande pas à la Chambre d'approuver un document qu'elle ne comprend pas à fond. Ce document lui sera expliqué par sir William Petersen en personne, s'il le faut; et si cela n'est pas satisfaisant le comité pourra faire ce qu'il jugera à propos.

M. RYCKMAN: Monsieur le premier ministre...

Quelques hon. DEPUTES: A l'ordre.

M. RYCKMAN: Je veux poser une question au premier ministre. Je crois qu'il y a consenti.

Quelques hon. DEPUTES: A l'ordre.

M. RYCKMAN: Qu'on me laisse prendre ce contrat...

M. VIEN: Je demande l'application du règlement, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. VIEN: L'honorable représentant ne pose pas une question.

M. RYCKMAN: Je fais une question au premier ministre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je dois rappeler aux honorables représentants qu'il est contraire au règlement d'interrompre un honorable député quand il a la parole, sauf de son consentement. Bourinot va plus loin; voici ce qu'il dit:

Lorsqu'un membre a la parole en Chambre, personne n'a le droit de l'interrompre soit pour poser une question, soit pour faire ou pour demander une explication.

Naturellement, il va sans dire que lorsqu'un honorable député, de bonne grâce, permet l'interruption celui qui la fait peut poser sa question. Seulement l'interruption ne doit pas devenir un discours; elle doit s'astreindre à une question succincte. Comme règle, toutefois, les honorables représentants ne doivent pas interrompre un député qui a la parole.

M. RYCKMAN: Monsieur l'Orateur, je croyais avoir le consentement du premier ministre.

M. VIEN: Pour poser une question.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, je consens avec plaisir à toute question que l'honorable député voudra me poser, s'il en a une à l'idée, mais je ne veux pas l'encourager. Puis-je souligner à la Chambre un autre point saillant du contrat? Je veux parler du mode de payement qui devra s'effectuer au moyen de versements mensuels à l'entrepreneur...

...en versements mensuels égaux exigibles mensuellement à la fin de chaque mois de chaque année pendant la durée de la présente convention, le premier versement mensuel devant échoir et devenir exigible un mois après le commencement du service mentionné ci-dessus.

En d'autres termes, on paiera une fois le travail accompli. Puis il est entendu que les services maritimes...

...que le concessionnaire ci-désigné doit établir, collaboreront et travailleront loyalement avec les Chemins de fer nationaux du Canada et avec la flotte que ce réseau exploite et tient sous contrôle, laquelle est connue sous le nom de Marine marchande du gouvernement canadien.

Il est aussi prévu que le ministre aura toujours le droit de passer un contrat avec n'importe quel autre entrepreneur pour des fins identiques. Comme on l'a dit, l'entrepreneur convient d'effectuer les voyages avec toute la diligence et la rapidité possibles.

M. BOYS: Le premier ministre voudrait-il expliquer à la Chambre comment on est arrivé au chiffre de $1,350,000? Pourquoi cette somme plutôt que $2,000,000, $1,000,000 ou $500,000? Je suppose naturellement qu'au cours des pourparlers on a pris une base pour fixer la subvention et il serait intéressant de savoir comment on est arrivé à ce chiffre?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crains que l'honorable député ne soit obligé d'attendre pour avoir ce renseignement. Il sait que ces questions sont examinées dès le début avec beaucoup d'attention et qu'on ne les règle pas à la légère.

M. BOYS: C'est pourquoi je pensais que le premier ministre serait en mesure de nous renseigner.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai parlé très longtemps; aussi mon honorable collègue me pardonnera si je n'entre pas dans les détails, pour le moment. Monsieur l'Orateur, je désire terminer cet assez long discours. Il a été long, parce que je me suis efforcé de faire bien comprendre à la Chambre et à la nation, que ce que le Gouvernement vient d'entreprendre est réellement dans l'intérêt public et je tiens à ce qu'on en saisisse exactement toute la portée.

Je ferai remarquer que l'initiative que prend le Gouvernement pour réduire les prix de transport maritime n'est qu'une partie du programme qu'il a en vue pour développer nos industries suivant la méthode la plus propre à donner de bons résultats. Nous voulons accroître le rendement de nos industries fondamentales. Nous avons cherché à alléger le capital nécessaire à leur développement des impôts auxquels il était sujet. Nous avons cherché à activer l'immigration. Mais quand on songe aux chiffres que j'ai cités ce soir et qu'on compare ce qu'il en coûtait pour amener une famille de Grande-Bretagne au Canada il y a dix ans aux prix d'aujourd'hui, on comprendra facilement les difficultés contre lesquelles le Gouvernement doit lutter. La seule manière de les surmonter, c'est de s'attaquer aux prix de transport des immigrants; si nous voulons faire venir des immigrants en Canada, il faut prendre des dispositions pour fixer les tarifs maritimes.

Nous avons affirmé que notre politique est de développer le commerce canadien par les ports canadiens. Nous dépensons beaucoup d'argent pour développer et aménager nos ports. Nous sommes sincères dans notre désir d'encourager le commerce entre les différentes parties de l'empire et entre le Canada et la métropole, parce que nous croyons que c'est dans notre intérêt mutuel et que c'est un lien qu'il convient de resserrer le plus possible. En outre, nous avons cherché à étendre nos exportations de telle façon que nos industries fondamentales, nos industries manufacturières et notre commerce en général, puissent se développer.

Pour que ces politiques réussissent, je dis qu'il faut réduire les tarifs maritimes de telle sorte que leur augmentation depuis quelques

années soit au moins comparable à celle des tarifs des chemins de fer. Tant qu'il existera une entente entre les compagnies maritimes qui établira des tarifs de nature à encourager l'expédition par les ports américains, et qui fera en sorte que la plupart de nos producteurs soient dans l'impossibilité d'expédier en Grande-Bretagne par les ports du Canada, tant que cela durera, dis-je, il est inutile de songer aux autres méthodes qu'on pourra suggérer pour améliorer notre situation industrielle.

Depuis vingt ou trente ans nous n'avons jamais eu une meilleure occasion de vendre notre bétail en Angleterre, mais nous ne pouvons pas en profiter entièrement, à cause de la cherté du transport; ce qui s'applique au bétail est également vrai pour tous les autres produits. A cause du tarif douanier entre les Etats-Unis et le Canada, nous ne pouvons pas vendre notre bétail avec profit de l'autre côté de la frontière. Il y a un droit de 1c. ou de 1½c. la livre sur le bétail non engraissé expédié au marché américain.

L'expédition de ces bestiaux à travers l'Atlantique ne rapporte pas de profits aux tarifs existants, bien que ce soit la catégorie de bestiaux qui est en grande demande chez les importateurs anglais et bien qu'elle trouverait un marché considérable en Grande-Bretagne. Nous sommes restreints à la voie du Saint-Laurent et à nos ports de l'Atlantique pour développer le commerce du pays, mais ces ports ne grandiront jamais comme ils le devraient, nos industries ne prospéreront jamais sauf si en revisant les tarifs de transport de l'Atlantique-Nord on nous donne l'avantage de concurrencer les autres pays avec succès. Si j'en avais le temps, je pourrais faire observer l'influence de la situation actuelle sur l'industrie de la viande frigorifiée que nous avons jadis perdue à cause de la concurrence américaine, et qui nous est enlevée aujourd'hui par l'Argentine et l'Uruguay d'où l'on peut expédier de la viande frigorifiée en Grande-Bretagne à des tarifs moins élevés, tarifs arrêtés par cette coalition de l'Atlantique-Nord. Si nous voulons sérieusement établir l'industrie canadienne en cherchant le développement de notre agriculture, de notre industrie forestière, de nos mines et de nos pêcheries en même temps que de l'industrie manufacturière qui dépend de ces industries fondamentales, mais dépend aussi des marchés de l'étranger, je prétends que nous devons faire en sorte d'amener maintenant une réduction des tarifs de transport.

Les honorables députés de la gauche diront que c'est une faible tentative, qu'elle ne suffit pas, qu'elle n'a pas assez d'envergure pour être avantageuse. Je leur rappellerai le récit biblique de la lutte entre David et Goliath. Ce n'est ni la taille de David ni la grosseur de la pierre que lança sa fronde qui provoqua le résultat connu; mais bien l'exactitude du coup porté. Il s'est trouvé que David a su bien viser et que le géant a été frappé en un endroit vital. Si je ne m'abuse pas, la pierre qui a été lancée dans l'Atlantique par ce rapport de M. Preston et par la discussion que nous en faisons ici actuellement; la pierre qui a été lancée dans l'Atlantique par la démarche que le Gouvernement a entreprise a remué les eaux de toutes les mers jusqu'aux côtes de tous les pays étrangers où s'étend l'influence de la coalition. Après les représentations qui ont été faites aux gouvernements depuis bien des années, nous voyons ce soir le premier mouvement positif et effectif pour apporter remède à la situation, pour secourir les exportateurs canadiens et pour aider davantage nos industries et notre commerce comme c'est si nécessaire et si désirable à l'époque que nous traversons.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'avais espéré, monsieur l'Orateur, jusqu'à il y a une demi-heure, que la performance oratoire du premier ministre (M. Mackenzie King) se terminerait à une heure raisonnable et que je pourrais lui répondre ce soir comme c'est mon vif désir de le faire. Mais il passe dix heures trente-cinq et il ne serait pas raisonnable que je continue longtemps. Je pense qu'il conviendrait mieux à la Chambre que je demande l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée et le débat ajourné.)

COMITE DES CREDITS

La Chambre se forme en comité des crédits sous la présidence de M. Gordon.

Gouvernement civil (Travail Appointements, $159,930; dépenses casuelles, $25,000.

M. ARTHURS: Comment explique-t-on la réduction de ce crédit?

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député observera que le nombre des employés a été réduit de cinq.

M. ARTHURS: Est-ce que c'est là toute la réduction du service intérieur, du moins en ce qui regarde ce ministère?

L'hon. M. MURDOCK: Oui, une diminution de cinq employés.

M. ARTHURS: Combien ont été mis à la retraite?

L'hon. M. MURDOCK: Un seul.

M. ARTHURS: Cela fait donc six en tout.

L'hon. M. MURDOCK: Non, un seul employé a été mis à la retraite durant l'année. Les postes des autres ont été supprimés.

(Le crédit est adopté.)

Loi de la conciliation et du Travail, y compris la publication, impression, reliure et distribution de la *Gazette du Travail* et indemnités aux correspondants, $35,000.

M. ARTHURS: Quelle est la cause de la diminution de cet article?

L'hon. M. MURDOCK: Le montant demandé est de $35,000 ce qui représente $11,000 de moins qu'en 1924-1925. Ce crédit a pour but de payer les rémunérations de soixante au soixante-dix personnes employées comme correspondants avec des traitements variant de $125 à $300 par année.

Ce crédit sert aussi au paiement de petites sommes pour des travaux particuliers, études sur les loyers, statistiques, conciliation et frais de voyage se rapportant aux conflits ouvriers. La diminution de $11,000 provient surtout de l'impression de la *Gazette du Travail* qui a coûté moins cher l'an dernier. L'emploi de caractères plus petits et la diminution du nombre de pages qui en été la conséquence ont permis de réduire les frais d'impression de $11,000 à $12,000. En condensant le texte, l'on a pu durant l'année économiser 350 pages.

M. ARTHURS: Le ministre voudra-t-il indiquer le nombre de correspondants et leur salaire?

L'hon. M. MURDOCK: Je peux fournir à mon honorable ami la liste de tous les correspondants. Désire-t-il que je la lise, où que je la fasse insérer dans les *débats*?

M. ARTHURS: Je veux qu'ils soient indiqués par classes. Je désire savoir aussi s'il y a eu des changements dans le personnel cette année et, dans l'affirmative, combien?

L'hon. M. MURDOCK: Voici les changements qui ont eu lieu durant l'année 1924-25, jusqu'au 31 janvier dernier:

Brockville: H. B. Burnham, mort en avril 1924, remplacé en mai 1924, par M. J. E. Wotherspoon.

Truro, N.-E.: F. W. Henderson, fonction supprimée; n'a pas été remplacé.

Nominations nouvelles durant l'année:

North-Bay: H. P. Charlton, nommé en juillet 1924.
Springhill, N.-E.: A. C. Mills, nommé en août 1924.

L'on a supprimé la correspondance de Truro. L'on a pensé que Springhill étant un centre de mineurs et pas très éloigné de Truro, c'était le meilleur endroit pour avoir un correspondant et M. A. C. Mills a été nommé là en août 1924.

Sudbury: M. W. H. Gougeon, nommé en juin, a rempli ses fonctions en juin, juillet et août 1924, et a démissionné. Remplacé en janvier 1925, par W. F. Keegan.

Ce sont là tous les changements dans le personnel des correspondants durant l'année. Je transmets aux *débats* la liste des correspondants dans tout le pays.

CORRESPONDANTS DE LA "GAZETTE DU TRAVAIL", FEVRIER 1925

Endroit.	Nom.	Salaire annuel.
Amherst, (N.-E.),	McCleave, H.	$150
Bathurst, (N.-B.),	Levasseur, M. H.	125
Beamsville, (Ont.),	Sinclair, J. A.	200
Belleville, (Ont.),	Harrison, Phillip	150
Brandon, (Man.),	Fulcher, Edmund	150
Brantford, (Ont.),	Dunn, Edward	200
Brockville, (Ont.),	Wotherspoon, A.	150
Calgary, (Alta.),	Stauffer, J. B.	200
Charlottetown, (I.P.-E.),	Monoghan, J. H.	125
Chatham, (Ont.),	Wands, Geo.	150
Cobalt, (Ont.),	Dixon, G. W.	200
Dominion, (C.-B., N.-E.),	Moffatt, John	175
Druheller, (Alta.),	Colquhoun, A. A.	175
Edmonton, (Alta.),	McCreath, R.	200
Eureka, (N.-E.),	Ward, R. H.	200
Fernie, (C.-A.),	Perry, Fred G.	200
Fort-William, (Ont.),	Grant, A. E.	120
Fredericton, (N.-B.),	Clark, C. W.	125
Galt, (Ont.),	Fraser, David	150
Guelph, (Ont.),	Drever, Wm.	150
Halifax, (N.-E.),	Garnett, Jos. A.	225
Hamilton, (Ont.),	Aitchison, C. I.	225
Hull, (Qué.),	Morin, A.	150
Kitchener, (Ont.),	Welheiser, S.	150
Kingston, (Ont.),	Stroud, W. A.	200
Lethbridge, (Alta.),	Hawkins, Wm.	150
London, (Ont.),	Woonton, A.	200
Medicine Hat, (Alta.),	Bellamy, B. W.	150
Moncton, (N.-B.),	Graves, J. C.	150
Montréal, (Qué.),	Bertrand, T.	Pas de salaire
Moose Jaw, (Sask.),	Baker, A.	150
Nanaïmo, (C.-A.),	McGirr, Wm.	125
Niagara Falls, (Ont.),	Hyatt, Miss Laura	175
North Bay, (Ont.),	Charlton, H. P.	150
Orillia, (Ont.),	Hale, Harold	125
Oshawa, (Ont.),	Bone, W. J.	150
Owen Sound, (Ont.),	Shaw, James	125
Peterborough, (Ont.),	Sharp, J. A.	150
Prince-Albert, (Sask.),	Laurier, R. P.	200
Prince-Rupert, (C.-A.),	Campbell, J. M.	250
Québec, (Qué.),	Jobin, P. J.	200
Regina, (Sask.),	McNeill, W. B.	200
Saint-Hyacinthe, (Qué.),	Belisle, J. B.	150
Saint-Jean, (N.-B.),	Coates, W. H.	225
Saint-Jean, (Qué.),	Bourdeau, Moïse	175
Saint-Thomas, (Ont.),	Killingsworth, J. A.	225
Sarnia, (Ont.),	Lott, W. H.	150
Saskatoon, (Sask.),	McGrath, M. J.	200
Sault Sainte-Marie, (Ont.),	Hollingsworth, E.	150
Sherbrooke, (Qué.),	Fales, John	125
Sorel, (Qué.),	Vanasse, A. P.	125
Stratford, (Ont.),	Carlin, Joseph	150
Sudbury, (Ont.),	Keegan, W. F.	200
Thetford Mines, (Qué.),	Adams, C.	150
Trois-Rivières, (Qué.),	Ryan, Jos. J.	125
Timmins, (Ont.),	Garner, H. C.	200
Toronto, (Ont.),	Compton, E. N.	Pas de salaire
Trail, (C.-A.),	Williamson, A. C.	300
Truro, (N.-E.),	Mills, A. C.	150

Vancouver et New-Westminster, (C.-A.), Harrison, F. E. .. ..Pas de salaire
Victoria, (C.-A.), Chrow, John 225
Walkerville, (Ont.), Cole, W. H. 175
Winnipeg, (Man.), Howard, L. F. .. ..Pas de salaire
Woodstock, (Ont.), Markey, John 150

M. JACOBS: Quelqu'un lit-il la *Gazette du Travail*? A-t-elle des abonnés et le département retire-t-il quelque chose des abonnements?

L'hon. M. MURDOCK: Je n'ai pas la liste des abonnés à la main, mais je suis certain que la recette des abonnements n'est pas bien considérable, car le prix n'est que de 20c. par année. Ce prix est en vigueur depuis des années. Naturellement, cela ne paye pas le coût de l'impression d'un seul numéro.

M. JACOBS: Quelle est l'utilité de la *Gazette du Travail*?

L'hon. M. MURDOCK: Je crois qu'un grand nombre d'honorables députés de cette Chambre et de gens du dehors dans tout le pays consultent la *Gazette du Travail* et considèrent les renseignements qu'elle donne sur les questions de salaires, de conditions d'emploi, de prix, et le reste, comme assez exacts. Je crois que la *Gazette du Travail* s'est faite une réputation sous 2ce rapport. Nous constatons que certaines banques tiennent à se la procurer, puisqu'elles en font adresser un exemplaire à toutes leurs succursales du Canada. Je n'ai pas au juste le nombre de banques qui suivent cette pratique, mais je sais que plusieurs sont au nombre des abonnés.

M. LUCAS: Combien tire-t-on de numéros de la *Gazette du Travail*?

L'hon. M. MURDOCK: En janvier 1924, on en a tiré 10,906 numéros en anglais et 1,831 en français, soit un total de 12,737 copies. Le nombre en est à peu près le même pendant toute l'année; en décembre, on en a tiré 11,080 en anglais et 1,825 copies en français, soit un total de 12,905 copies.

M. IRVINE: Tous ces numéros sont-ils distribués?

L'hon. M. MURDOCK: Presque tous. On en garde un certain nombre d'exemplaires, je ne saurais dire au juste combien, mais probablement le nombre habituel que l'on conserve de chaque publication qui émane des divers départements pour les besoins futurs.

M. BOYS: Quelle compagnie imprime la *Gazette* actuellement?

M. CHAPLIN: Comment pouvez-vous disposer de 10,000 copies?

L'hon. M. MURDOCK: Une question à la fois, s'il vous plaît. En réponse à l'honorable représentant de Simcoe-Sud (M. Boys), je dirai que la *Gazette du Travail* est imprimée à l'imprimerie du gouvernement.

M. JACOBS: Depuis quand?

L'hon. M. MURDOCK: Depuis janvier 1924, je crois.

M. JACOBS: Où était-elle imprimée avant?

L'hon. M. MURDOCK: Dans une imprimerie de la ville.

M. JACOBS: Quelle fut la raison du changement?

L'hon. M. MURDOCK: Différents individus pourraient donner des raisons différentes. La raison généralement avancée pour l'impression au dehors était d'obtenir l'apposition de l'étiquette de l'union sur la *Gazette du Travail*. Dans tous les cas, il n'en est pas moins vrai que pendant plusieurs années, la *Gazette du Travail* ne fut pas imprimée à l'imprimerie nationale jusqu'en janvier, il y a un an.

M. LUCAS: Depuis combien d'années publie-t-on la *Gazette du Travail*?

L'hon. M. MURDOCK: Je ne saurais dire sans aller aux renseignements, mais je dirai depuis vingt ans au moins.

M. JACOBS: Y appose-t-on l'étiquette de l'union maintenant?

L'hon. M. MURDOCK: Non.

M. JACOBS: Pourquoi?

L'hon. M. MURDOCK: Parce que l'imprimerie nationale ne se sert pas de l'étiquette de l'union sur ses travaux d'impression.

M. JACOBS: Est-ce que cela nuit à sa circulation?

L'hon. M. MURDOCK: Non. Je crois qu'au cours de 1924, nous n'avons reçu qu'une plainte relative au fait que la *Gazette* ne porte pas l'étiquette de l'union.

M. CHARTERS: S'efforce-t-on d'augmenter le nombre des abonnés?

L'hon. M. MURDOCK: Pas précisément, car avec un prix d'abonnement de 20c. par année, il est inutile de se mettre à la recherche d'abonnés.

M CHARTERS: Pourquoi ne pas augmenter le prix de l'abonnement?

L'hon. M. MURDOCK: Le point a été discuté en plusieurs circonstances. Je crois qu'il serait peut-être bon d'augmenter un peu

le prix de l'abonnement, bien que l'on prétende qu'en agissant ainsi on perdra l'abonnement de plusieurs conseils. On juge nécessaire de placer les renseignements que publie la *Gazette du Travail* entre les mains des ouvriers en général dans tout le Dominion, et c'est pourquoi le prix de l'abonnement n'est que nominal. A tort ou à raison c'est le point de vue adopté.

M BOYS: Comment paye-t-on les correspondants? D'après la copie qu'ils transmettent ou sur une base quelconque?

L'hon. M. MURDOCK: On leur paye un salaire annuel, proportionné à l'importance de l'endroit où ils sont placés. Je puis donner à mon honorable ami un exemple de la façon dont on procède pour ce qui est des salaires.

M. BOYS: Indiquez-nous les salaires maximum et minimum.

L'hon. M. MURDOCK: Je pourrais mentionner Thetford-Mines, $150. Le minimum absolu est de $125. Nous voyons qu'on a payé $125 à Sherbrooke. A un endroit comme Timmins, dans la région minière, le montant est de $200, et à Halifax, N.-E., $225. Le salaire payé à Trail, C.-A., est de $300 parce qu'à Trail, il y a un grand territoire à surveiller et il doit se procurer des renseignements suffisamment sûrs pour nous être envoyés. Voilà sur quoi nous nous fondons pour établir les salaires.

M. BOYS: Ceci est pour le rapport mensuel?

L'hon. M. MURDOCK: Le rapport mensuel.

M. BOYS: Envoient-ils un rapport pour un mois en particulier ou bien cela est-il laissé à la discrétion du correspondant?

L'hon. M. MURDOCK: Non, le département demande aux correspondants d'envoyer un rapport chaque mois.

M. JACOBS: Le ministre nous dira-t-il combien on a épargné en faisant imprimer cette publication à l'Imprimerie Nationale au lieu de la faire imprimer par des imprimeurs du dehors?

L'hon. M. MURDOCK: Il y a eu en effet une différence entre le coût d'impression de la *Gazette du Travail* à l'Imprimerie Nationale en 1924 et ce qu'il en a coûté en dehors en 1923. En disant cela, je prends en considération le caractère plus petit que nous employons maintenant. Nous avons changé le caractère employé pour l'impression de la *Gazette du Travail;* il était de 10 points et nous avons pris 9 points quand nous avons commencé à l'imprimer à l'Imprimerie Nationale. Puis nous avons condensé le rapport; le nombre de pages est moindre qu'en 1923; nous avons ainsi épargné, pour cette année 1924, une somme de $13,704.31.

M. CHARTERS: Ce fut réellement une épargne sur le papier employé et non pas sur la composition?

L'hon. M. MURDOCK: Oui, il y a moins de papier. Je crois qu'il y a environ 346 pages de moins dans le rapport annuel relié. Le caractère est plus petit et il y a moins de pages. Il n'y a pas autant de matière à lire maintenant dans la *Gazette du Travail.*

M. BOYS: Y a-t-il eu épargne dans le coût de l'impression? Je puis comprendre qu'on ait épargné sur le papier, mais je ne puis comprendre comment on pourrait épargner sur la composition.

L'hon. M. MURDOCK: On peut ne pas épargner simplement sur la composition d'une page, mais on peut épargner considérablement sur le papier.

M BOYS: Le ministre a dit, je crois, qu'il y a diminution de $11,000 dans ce crédit; alors cette diminution pourrait être justifiée par l'article que nous discutons en ce moment?

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

M. BOYS: Si ma mémoire est fidèle, il me semble qu'en 1922, peut-être en 1923, quelques questions lui furent posées au sujet d'un contrat qu'il avait alors fait avec une nouvelle compagnie, je crois. Si je me rappelle bien, je crois qu'il donna une très bonne raison de ce changement; je crois qu'il fut très franc et qu'il déclara que c'était à cause de quelques bons libéraux. Je ne critique pas cette déclaration maintenant, mais voici ce que je voudrais savoir: s'il est vrai que cette épargne de $11,000 soit la différence existant entre le coût actuel d'impression de la *Gazette du Travail* à l'Imprimerie nationale et le montant qu'il payait à l'imprimerie avec laquelle il avait passé un contrat en 1922 ou 1923—j'ai oublié l'année exacte...

L'hon. M. MURDOCK: Non, je crois que mon honorable ami est un petit peu éloigné des faits. En 1922, un contrat fut passé avec une imprimerie du dehors pour l'impression de la *Gazette du Travail* exactement au même prix pour lequel elle avait été imprimée depuis plusieurs années, durant tout le régime du gouvernement que mon honorable ami a appuyé; la seule forme du contrat diffé-

rait; la base du paiement était exactement la même; mais les prix de l'Imprimerie nationale étaient, je crois, de 10 p. 100 moins élevés.

M. BOYS: Le ministre ne m'a pas compris. Je ne l'ai pas accusé de payer plus cher à cette compagnie avec laquelle il fit affaires en 1922 que l'on avait payé auparavant. Je voulais savoir ceci: l'épargne de $11,000 est-elle due au fait que la *Gazette du Travail* est maintenant imprimée à l'Imprimerie nationale? En tenant compte du caractère plus petit que nous avons maintenant, ceci explique-t-il la diminution?

L'hon. M. MURDOCK: On me dit que cela l'explique jusqu'à un certain point, mais pas tout à fait. Des fonctionnaires responsables de l'Imprimerie nationale m'informent qu'ils peuvent imprimer la *Gazette du Travail* à meilleur marché que ne pourrait le faire aucune imprimerie du dehors. En voici la raison: la *Gazette du Travail* est une publication mensuelle; la copie destinée à cette publication arrive à des intervalles irréguliers; à l'Imprimerie nationale, cela sert fort bien à occuper certaines machines à des moments où, sans cela, elles resteraient inoccupées. Les fonctionnaires de l'Imprimerie nationale me disent que c'est très commode d'avoir la copie de cette façon et qu'ils peuvent ainsi l'imprimer d'une façon plus acceptable et moins dispendieuse que ne pourrait le faire une imprimerie du dehors.

Il faut aussi considérer le coût du papier, et me dit-on, le petit caractère et plusieurs autres facteurs qui ont contribué à diminuer les déboursés d'environ $11,000.

M. BOYS: Le marché précédent prenait-il fin l'an dernier?

L'hon. M. MURDOCK: Non, il était renouvelé d'un mois à l'autre, au gré du ministère, ou du ministre; je ne me rappelle pas ce détail.

M. BOYS: Le marché fut-il dénoncé par le ministère ou par le concessionnaire?

L'hon. M. MURDOCK: Le ministère.

M. CHARTERS: Comment a-t-on réduit le volume?

L'hon. M. MURDOCK: En janvier 1923, on publiait 120 pages, pour l'édition anglaise, laquelle fut réduite, en janvier 1924, à 80 pages. En janvier 1923, l'édition française comprenait 132 pages; on la réduisait, en janvier 1924, à 92 pages. En octobre 1923, on imprimait 127 pages de texte anglais et seulement 93, en octobre 1924. En octobre 1923, on avait 136 pages de texte français et seulement 103, en octobre 1924, et ainsi de suite pour toute l'année.

M. CHARTERS: Ces retranchements contribuèrent dans une large mesure à réduire les dépenses?

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

M. IRVINE: Cette économie de $10,000 comporte-t-elle une réduction de salaires?

L'hon. M. MURDOCK: Non.

M. IRVINE: A quoi est consacré ce crédit? Sert-il à autre chose qu'au travail mécanique, comme la composition typographique et autres travaux du même genre? Est-il employé à recueillir les statistiques?

L'hon. M. MURDOCK: Nous jugeons que, par suite de la réduction du tirage de la *Gazette du Travail* et des frais d'impression, nous pouvons prévoir une économie d'environ $11,000 par année à ce chapitre; et nous avons réduit le crédit en conséquence.

M. IRVINE: Je ne sais pas exactement à quoi l'on consacre ce crédit. Sert-il uniquement à la publication, la composition typographique, l'impression du journal et autres travaux du même genre, ou emploie-t-on cet argent à recueillir les statistiques?

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami ne m'a sans doute pas entendu lorsque j'ai dit tout ce qui se rapporte à ce sujet. Je vais le relire. Le montant requis, soit $35,000, est de $11,000 inférieur à celui de 1924-25. Le crédit servira surtout à défrayer le coût de l'impression, de la brochure et de la distribution de la *Gazette du Travail*. On paie, sur ce crédit, les appointements de soixainte à soixante-dix personnes employées à titre de correspondants, et dont le salaire varie de $125 à $300 par année. On puise aussi dans ce fonds, parfois, de petites sommes destinées à rémunérer certains services extraordinaires, comme des études sur les loyers, les statistiques ou les conflits ouvriers; ce fonds sert encore à défrayer les dépenses de voyages occasionnées par ces travaux. Etant donné les nouvelles méthodes et la surveillance plus attentive de l'impression et de la distribution de la *Gazette du Travail*, on a cru pouvoir sans danger réduire le crédit, comme je l'ai indiqué.

Voici un état détaillé des dépenses pour l'exercice clos le 31 mars 1924:

Rémunération des correspondants	$ 9,999 84
Dépenses de voyage	256 40
Honoraires, etc.	890 90
Impression et papeterie	36,709 49
Dépenses diverses	2,109 95
	$49,966 58

Voici maintenant un état détaillé des dépenses pour les dix mois de l'exercice 1924-1925 terminés le 31 janvier 1923:

Rémunération des correspondants..	$ 8,355 64
Honoraires, etc.	390 00
Impression et papeterie	14,169 52
Dépenses diverses	2,050 52
	$24,965 68

M. CHAPLIN: Le ministre nous a dit, il y a quelques minutes, qu'on imprime 11,000 exemplaires de cette publication. Ne peut-on réduire les dépenses sous ce rapport?

M. JACOBS: Le meilleur moyen serait de l'abolir.

M. CHAPLIN: Je suis de l'avis de l'honorable député, qu'il me siérait fort qu'on diminue énormément le tirage ou qu'on fasse disparaître la publication; il semble ridicule que l'on ait à distribuer de 10,000 à 11,000 exemplaires de cette revue. Je sais que plusieurs députés la reçoivent, mais ne la lisent jamais. Elle renferme beaucoup de matière que l'on pourrait publier dans une autre publication. Le ministre prétend qu'il économise beaucoup d'argent. J'ai examiné d'anciens crédits et j'ai remarqué que, en 1920, le ministère ne demandait, à ce chapitre, que $35,000. Je lis cet extrait pour l'édification du ministre:

Loi de la conciliation et du travail, y compris la publication, l'impression, la brochure et les distributions de la *Gazette du Travail* et les allocations aux correspondants, et traitement du secrétaire particulier du ministre.

Le traitement du secrétaire n'apparaît pas cette année à ce chapitre, et je suppose qu'il est compris dans un autre crédit.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que c'était le chiffre du crédit à cette époque. Quand j'ai pris la direction du département, si je me rappelle bien, le crédit était de $50,000. L'année dernière on l'a réduit de $4,000 et cette année nous le diminuons encore de $11,000, le ramenant au chiffre qu'il était en 1919-20 et 1918-19, comme mon honorable ami l'a démontré.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que l'honorable député de Jacques-Cartier a demandé ce qu'on payait au représentant à Sydney et il n'a pas reçu de réponse. J'ai l'impression qu'il a dû être un agent bien occupé et qu'il serait intéressant de prendre connaissance de sa correspondance. Est-il encore à l'œuvre?

L'hon. M. MURDOCK: Nous n'avons pas de représentant à Sydney.

[L'hon. M. Murdock.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ne serait-ce pas un endroit très important pour en avoir un?

L'hon. M. MURDOCK: Je ne le pense pas. Nous avons bien eu un agent à Sydney en deux ou trois circonstances. Au cours de l'année dernière nous en avons eu, peut-être, deux fois à Sydney.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si on a en vue d'aider les ouvriers ne croit-on pas que ce serait une bonne chose de faire faire le travail où la nécessité s'en fait sentir? S'il est un lieu où ce travail est nécessaire c'est à Glace-Bay?

L'hon. M. MURDOCK: Je conviens bien qu'il n'y a pas d'endroit au Canada où ce travail est plus nécessaire qu'autour de Glace-Bay et il en est ainsi depuis des années. Mais nul sait mieux que mon honorable ami quelle est l'étendue de l'autorité des départements du Travail dans un cas comme celui-ci. Je puis lui donner l'assurance que nous avons pris toutes les mesures qu'il nous a été possible de prendre. Et même après que la loi sur les différends industriels eut été reconnue inconstitutionnelle, nous nous sommes efforcés d'organiser un conseil qui, dans notre espoir, eût pu contribuer à rétablir l'harmonie et amener la coopération et si possible un arrangement.

M. BOYS: Vous avez autant d'autorité là que partout ailleurs au Canada.

L'hon. M. MURDOCK: En certaines circonstances, peut-être; dans d'autres, comme mon honorable ami le sait, nous n'en avons pas.

M. BOYS: Je le sais et j'aimerais bien avoir une explication à ce sujet.

L'hon. M. MURDOCK: Si, il y a quelques années, avant que la loi eût fait l'objet de la décision que l'on sait, il était survenu un conflit dans une aciérie à Sydney,—à New-Glasgow ou au Sault nous n'aurions jamais fait prévaloir aucune autorité pour nous en occuper. Si, en offrant nos bons offices, nous pouvions contribuer à rétablir la paix, nous le ferions. Mais quant à l'autorité nous n'en avions pas et nous n'en eûmes jamais. Pour ce qui est du conflit qui a éclaté aux mines de charbon, on a prétendu qu'il aurait pu relever de la loi des différends industriels, mais, mon honorable ami le sait, on n'en était pas sûr. Ce fut tout bonnement une question de tenter tout ce qui peut être possible pour amener une entente.

M. IRVINE: J'ai examiné la *Gazette du Travail* au point de vue éducationnel; je ne sais pas si c'est là une partie de sa mission. Sinon, je ne puis voir quelle est sa mission. J'aurais cru que sa principale fonction eût été de recueillir des renseignements d'ordre sociologique.

Un DEPUTE: Sociologique?

M. IRVINE: Un député d'en face n'a évidemment pas entendu parler de ce mot; c'est pourtant un des mots les plus importants de nos jours, parce que la sociologie est la science de l'avenir. J'aurais pensé que la *Gazette du Travail* se serait appliquée à servir dans ce domaine et je ne sache pas qu'il se trouve d'endroit au Canada où le problème ouvrier soit plus compliqué que dans cette partie des Provinces maritimes. C'est sûr que ce problème n'a été nulle part plus grave, au cours des dernières années qu'en cette région dont j'ai parlé. Je croirais donc qu'il serait très sage d'avoir là un représentant de la *Gazette du Travail,* lequel sans y être en permanence, pourrait recueillir de précieux détails et des renseignements sur le phénomène social qui vient de se produire là. Ces renseignements seraient indispensables au département du Travail. J'ai l'espoir que le ministre verra à y avoir un de ses officiers qui recueillerait tout ce qui touche à cette question, si c'est une partie du rôle que cette publication doit remplir.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député doit avoir une fausse impression. Il y a bien un correspondant de la *Gazette du Travail* à Sydney, mais son rôle n'est pas d'écrire sur la question sociale. Il se limite à se procurer les prix et à se renseigner de temps en temps sur les malaises ou sur les conditions du travail. Il ne s'occupe que des faits notoires et qui sont évidents. Il y a eu un correspondant de la *Gazette du Travail* quoiqu'il ne soit pas considéré comme un fonctionnaire du département. Il pourrait toutefois l'être parce que chaque mois il adresse un rapport au département. Il est supposé recueillir des données ou les vérifier le reste du mois, en vue de son rapport.

M. IRVINE: Quels sont ses titres? Est-il nommé comme journaliste?

L'hon. M. MURDOCK: Dans certains cas, je le dirai sans crainte de me tromper, nos meilleurs correspondants ont été ou sont des journalistes; dans d'autres cas, ils ont été représentants du travail durant plusieurs années pour certaines localités, ayant montré beaucoup d'habileté dans l'étude des questions qu'ils avaient à traiter. Je n'en suis pas sûr, mais il y a six ou huit journalistes ou peut-être plus.

M. IRVINE: Existe-t-il aucun rapport entre le département du Travail et la division des statistiques? Y a-t-il répétition de travail?

L'hon. M. MURDOCK: A certains égards, il y a une coopération entre les deux services. La loi de la conciliation et du travail, comme le sait mon honorable ami, définit les devoirs du département du Travail au sujet de certaines statistiques relatives à des questions ouvrières. Les chiffres et les renseignements nécessaires ont toujours été recueillis par le ministère du Travail. Il y a un personnel habile dans ce département qui peut exécuter cette tâche plus efficacement et plus exactement. Les statistiques qui concernent les prix sont fournis au département du Travail puis sont communiqués à la division de la statistique où elles sont analysées et publiées chaque mois. Elle sont plus tard publiées dans la *Gazette du Travail* et font partie des archives officielle. Il y a coopération de cette façon.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je propose, monsieur le président, que ce crédit soit adopté et que mon honorable ami fasse rapport de l'état de la question.

(Le crédit est adopté.)

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

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

La Chambre, siégeant en comité des subsides, a adopté les crédits suivants:

Travail—	
Appointements	$159,930 00
Dépenses casuelles	25,000 00
Loi de la conciliation et du travail, y compris la publication, impression, reliure et distribution de la *Gazette du Travail,* et indemnités aux correspondants	$35,000 00

MERCREDI, 18 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORT

Par M. CAHILL: Le premier rapport du comité spécial permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

L'EXPOSITION ROYALE D'HIVER

M. SIMPSON demande:

1. Quel crédit le département de l'Agriculture accorde-t-il actuellement à l'exposition d'hiver de Toronto?
2. A-t-on l'intention d'augmenter ce crédit?
3. Une partie du crédit des estimations générales de l'agriculture n° 52, bétail, est-elle destinée à ces fins?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. Subvention générale, $25,000 par an; subvention pour l'exposition de renards, $2,000 par an; subvention pour les juges, $1,200 par an.

2. La question est actuellement à l'étude.

3. Non.

LA CALE SECHE CHAMPLAIN A LAUZON

M. BOURASSA demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de placer un ascenseur dans la bâtisse construite à cette fin près de la cale sèche Champlain, à Lauzon, pour l'usage des ouvriers qui travaillent à cet endroit?
2. Dans ce cas, le Gouvernement doit-il installer l'ascenseur pour qu'il fonctionne l'été prochain?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

LA MARINE MARCHANDE DE L'ETAT

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Depuis sa nomination relativement aux tarifs maritimes de l'Atlantique-Nord, M. W. T. R. Preston a-t-il négocié verbalement ou autrement la vente, la location ou la nolisation des vapeurs de la Marine marchande du gouvernement canadien avec des sociétés norvégiennes, britanniques ou européennes?
2. Dans l'affirmative, avec qui, et si c'est par écrit, le Gouvernement déposera-t-il la correspondance immédiatement?
3. Le Gouvernement a-t-il reçu de source quelconque des propositions pour la vente ou la nolisation d'une partie ou du tout de la flotte de la Marine marchande de l'Etat?
4. Dans l'affirmative, de qui?
5. S'il y a eu négociations, sont-elles actuellement à l'étude, et y a-t-il quelque possibilité de disposer prochainement de la flotte de la Marine marchande de l'Etat?
6. S'il y a négociations, dépendent-elles d'une façon quelconque de l'adoption de la résolution actuellement inscrite au nom du ministre du Commerce pour approuver certaine convention faite avec sir William Petersen?

Par l'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Oui.

4. Pour le moment, il n'est ni judicieux ni bon de donner les détails de l'offre ou le nom des personnes qui sont intéressées.

5. Répondu sous le n° 4.

6. Non.

[M. Cahill.]

LA MARINE MARCHANDE DE L'ETAT

M. BLACK (Halifax) demande:

1. A-t-on déjà vendu des navires de la Marine marchande de l'Etat?
2. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms?
3. A quel prix les a-t-on vendus?
4. Ont-ils été pleinement payés?
5. Sinon, combien doit-on encore sur l'achat?
6. Comment le reliquat est-il garanti?

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

1. Oui.

2 et 3. *T. J. Drummond,* $110,000; *J. A. McKee,* $110,000; *Sheba,* £17,000; *Canadian Settler,* $140,000; *Canadian Logger,* $100,000; *Canadian Miner,* £20,000; *Canadian Sealer,* £20,000.

4. Le *Canadian Miner,* le *Canadian Sealer* et le *Sheba* ont été vendus comptant et le prix en a été acquitté sur livraison. Le *T. J. Drummond,* le *J. A. McKee* et le *Canadian Logger* ont été vendus à tempérament: $20,000 comptant et le solde payable en cinq versements annuels égaux, portant intérêt de 6 p. 100. Le *Canadian Settler* a été vendu $25,000 comptant, et le solde payable en cinq versements annuels égaux, portant intérêt de 6 p. 100. Le paiement comptant a été effectué, mais l'acheteur se trouvant dans l'impossibilité d'acquitter les autres, la Marine marchande de l'Etat a repris le navire.

5. *T. J. Drummond,* $72,000; *J. A. McKee,* $72,000; *Canadian Logger,* $80,000.

6. Le solde du prix de vente est garanti dans chaque cas, par une hypothèque sur le navire et un contrat contenant des clauses de garantie en faveur de la Marine marchande de l'Etat, limitée.

LA DETTE DE LA COMMISSION DU PORT DE VANCOUVER

M. CLARK demande:

1. Quelle est la dette totale de la commission du port de Vancouver envers le gouvernement fédéral?
2. Combien, sur cette somme, a-t-on dépensé pour le développement de la rive nord du port?
3. Combien au total le Gouvernement a-t-il voté de crédits pour la commission du port de Vancouver en 1924?
4. Quelle partie de cette somme était spécialement attribuée au développement de la rive nord du port?
5. A quoi s'appliquait cette part?
6. Quel est le total de la dépense faite jusqu'ici sur la part de 1924, pour la rive nord?
7. A quels travaux sur la rive nord a-t-on appliqué le total dépensé sur la susdite part, et combien chaque ouvrage a-t-il coûté?

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

1. Au 31 décembre 1924, $10,136,900.

2. Rien.

3. $5,000,000.

4. $581,000.

5. Quai pour l'expedition de bois de construction; amélioration de la gare maritime.

6. Rien. Les travaux ont été retardés en attendant l'achèvement du pont de la Seconde-Passe.

7. Quai pour l'expédition du bois, $317,000; amélioration de la gare maritime, $264,000.

COMMISSION DU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. La commission du port de Vancouver a-t-elle été autorisée à acheter un nouveau bateau? Dans l'affirmative, pour quel service et combien coûtera-t-il?
2. Le coût de ce bateau sera-t-il payé sur les revenus du port?
3. Ce bateau est-il construit à l'entreprise? Dans l'affirmative, par qui?
4. A-t-on demandé des soumissions, et dans l'affirmative, combien en a-t-on reçues, de qui venaient-elles, et quelle était la plus basse?
5. La commission du port possède-t-elle un yatch de plaisance qui a servi à la patrouille dans le passé?

Par l'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Non.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

5. La commission du port a un bateau de service en sa possession; c'était autrefois le bateau de patrouille "Fispa".

DELEGATION EN ORIENT DES COMMISSAIRES DU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. La commission du port de Vancouver a-t-elle demandé au Gouvernement la permission d'envoyer une délégation de commerce en Orient?
2. Dans l'affirmative, cette délégation aura-t-elle l'approbation du ministère du Commerce ou d'un autre ministère du Gouvernement?
3. Les dépenses de cette délégation ou commission seront-elles payées à même les revenus de la commission du port? Sinon, comment le seront-elles?
4. A-t-on fixé le personnel de la délégation? Dans l'affirmative, qui en fait partie, et quel secrétariat doit l'accompagner?

Par l'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Non.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

POMPES A INCENDIE DU CANADIEN-NATIONAL

M. SENN demande:

1. L'administration du Canadien-National a-t-elle acheté des appareils mécaniques à incendie depuis le 1er janvier 1924?
2. Dans l'affirmative, combien?
3. Quel prix a-t-on payé?
4. De qui les a-t-on achetés?
5. A-t-on acheté par soumission?
6. Dans l'affirmative, y a-t-il eu soumission de la Bickle Fire Engines Company, Limited, de Woodstock, ou d'une autre compagnie canadienne?

Par l'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. 12.

3, 4, 5 et 6. Les maisons invitées à soumissionner ont créé: American LaFrance Fire Engine Company, Bennett & Wright Company, Booth, Coulter Copper & Brass Company, Bickle Fire Engine Company, Estey & Company, Garth Company, McDonald Manufacturing Company, W. J. McGuire & Company, Pyrene Manufacturing Company; la commande a été donnée à la succursale canadienne de la compagnie LaFrance qui a offert la plus basse soumission pour des pompes du type exigé et une prompte livraison.

SECOURS AUX MARINS MALADES

M. CHURCH demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de soumettre au cours de la session présente une mesure législative étendant aux marins des eaux intérieures et du cabotage les secours accordés aux marins malades? Sinon, pourquoi?

L'hon. M. BELAND (ministre de la Santé): Non. Les marins travaillant dans les eaux intérieures ou faisant du cabotage au Canada ne sont pas des marins de haute mer et on ne paye pas de souscriptions pour eux.

CREDITS AFFECTES A L'AGRICULTURE ET AU CHOMAGE

M. CHURCH demande:

1. Quels crédits ont été votés au cours des cinq dernières années d'archives pour (a) le bétail sur pied, (b) la police sanitaire des animaux, (c) et autres fins agricoles?
2. Quels crédits a-t-on votés dans la même période pour soulager le chômage?

Par l'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. a)

1920-21	$1,325,000 00
1921-22	1,000,000 00
1922-23	1,060,000 00
1923-24	1,230,000 00
1924-25	1,280,000 00

(b)

1920-21	$1,320,000 00
1921-22	1,710,000 00
1922-23	1,886,410 00
1923-24	2,250,000 00
1924-25	2,000,000 00

Les dépenses pour l'inspection de la viande et des conserves alimentaires sont comprises dans ces chiffres.

(c)

1920-21	$3,121,000 00
1921-22	3,302,139 50
1922-23	3,423,600 00
1923-24	3,650,500 00
1924-25	2,694,000 00

Ces chiffres ne comprennent rien pour le service de l'administration centrale.

2.

1920-21	$ 500,000 00
1921-22	500,000 00
1922-23	1,300,000 00
1923-24	5,700 00
1924-25	Nil

LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC

L'hon. M. STEVENS demande:

1. De combien la commission du port de Québec a-t-elle excédé le crédit que le Parlement lui a voté?
2. Est-il vrai que la commission en question a excédé de $4,500,000 son crédit? Dans l'affirmative, comment doit-on prévoir pour cette somme?
3. La commission en question a-t-elle payé l'intérêt sur les sommes empruntées du gouvernement fédéral par diverses lois de crédits? Sinon, quel est actuellement le montant de cet intérêt accumulé?

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

1. Aucunement.
2. Non.
3. Il a été payé quelque chose à compte des intérêts et du fonds d'amortissement de l'ancienne dette découlant des travaux d'aménagement exécutés dans le port de Québec par le département des Travaux publics ou par la commission du port et tous chargés au compte de la commission. Cette dépense date d'avant la réorganisation de la commission en 1913. Depuis la réorganisation de la commission dans sa forme actuelle, elle a reçu $8,426,800, pour améliorations dans le port, sur lesquels elle n'a pas payé d'intérêt. L'intérêt accumulé jusqu'à date représente approximativement $1,980,000. La commission a des contre-créances pour services rendus au Gouvernement qui compenseront amplement les intérêts accumulés.

PERSONNEL DE LA COMMISSION D'ETABLISSEMENT DES SOLDATS

M. KNOX demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il, en réduisant le personnel de la commission d'établissement des soldats, de garder de préférence les fonctionnaires mariés et chargés de famille?
2. Le Gouvernement sait-il que dans cette réduction du personnel des fonctionnaires sont transférés d'un bureau à l'autre au détriment des collègues qui sont demeurés dans la localité, et sont forcés de céder leur place à des étrangers?

L'hon. M. ROBB:

1. Oui. Dans la réduction du personnel, on suit le principe de la compétence d'abord. A mérite égal, on donne la préférence aux chefs de famille.

2. Tout le personnel de la commission forme une seule division. On tient compte de la compétence, de l'ancienneté et des autres qualités requises au point de vue du Dominion et non au point de vue local. Les permutations sont conséquemment inévitables et avantageuses.

M. KNOX demande:

1. Combien d'hommes mariés employés de la commission d'établissement des soldats ont été destitués du 1er janvier 1924 au 1er janvier 1925?
2. Combien d'hommes non-mariés l'ont été?

[L'hon. M. Motherwell.]

3. Combien d'hommes mariés restent dans le personnel?
4. Combien d'hommes non-mariés?

L'hon. M. ROBB:

1. 51.
2. 27.
3. 355.
4. 71.

LA "GAZETTE AGRICOLE"

M. SPENCER demande:

1. Pourquoi le département d'Agriculture a-t-il interrompu la publication de la *Gazette Agricole* qui, entre autres sections, en consacrait une aux questions de l'Institut, et pourquoi se borne-t-il maintenant à publier de temps à autre des bulletins spéciaux et ses rapports annuels?
2. A-t-on plutôt payé des subventions aux journaux, et, dans l'affirmative, quelles ont été ces subventions pour chaque division et pour chaque journal, au cours des trois dernières années?
3. Combien coûte la publication des rapports sur les récoltes que donne la division de l'Institut?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. La publication de la *Gazette Agricole* commença avec le paiement de subventions aux provinces sous le régime de la loi d'enseignement agricole et la publication de ce périodique formait partie de tout un programme dont le but était d'aider les ministères provinciaux d'agriculture à répandre l'enseignement de l'agriculture. Une partie de chaque numéro de la *Gazette* était consacrée aux œuvres provinciales qu'encourageait la subvention fédérale.

A l'expiration de la loi d'enseignement agricole, alors que le paiement de subventions aux provinces cessa, une des principales raisons de l'existence de la *Gazette* avait disparu et, conséquemment, on décida d'en cesser la publication.

2. Non.
3. Néant.

AVANCES AUX BANQUES

M. SHAW demande:

1. Quelles avances a-t-on faites aux banques en vertu de la loi financière, jusqu'au 1er mars 1925?
2. Quel était le taux d'intérêt sur ces avances à cette date?
3. Quel était le total des avances des banques au gouvernement fédéral, le 1er mars 1925?
4. Quel taux d'intérêt les banques payaient-elles sur ces avances à cette date?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1. $21,300,000.
2. 4½ p. 100.
3. Néant.
4. Répondu sous le n° 3.

SOUS-MINISTRE DES FINANCES

M. GARLAND (Bow-River) demande:

1. Quelle somme totale paye-t-on comme appointement au sous-ministre des Finances?

2. Quels appointements paye-t-on au total au secrétaire du Trésor?

3. Pourquoi a-t-on jugé nécessaire de nommer un sous-secrétaire du Trésor?

4. Pourquoi a-t-on jugé nécessaire de nommer un sous-secrétaire du Trésor à raison de $4,500 par année?

5. Les fonctions de secrétaire du Trésor n'étaient-elles pas jusqu'ici remplies par le sous-ministre des Finances, aux appointements annuels de $10,000?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): 1, 2, 3, 4 & 5. Les réponses aux demandes concernant le secrétaire et le sous-secrétaire du Trésor sera fournie lorsque les crédits du ministère seront soumis à la Chambre.

QUAI DU CAP COCAGNE (N.-B.)

M. DOUCET demande:

1. Combien au total a coûté la construction d'un quai au cap Cocagne, comté de Kent (N.-B.)?

2. Quel était le montant du contrat?

3. Combien a-t-on payé pour les travaux supplémentaires?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. $13,832.43, coût définitif, y compris les suppléments.

2. $12,910, chiffre basé sur les quantités approximatives.

3. $430.80.

TRANSPORT DES FONCTIONNAIRES SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

M. JONES demande:

Lorsque le National-Canadien accorde des permis de circuler à des fonctionnaires d'autres départements fédéraux, inscrit-il une charge contre les départements en questions?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Aucun permis de circuler gratuitement n'est accordé aux employés du Gouvernement, sauf lorsque la chose est autorisée par la loi; tous les autres fonctionnaires achètent leurs billets de la façon ordinaire.

INSPECTEURS DE HOMESTEADS

M. McQUARRIE demande:

1. Combien d'inspecteurs de homestead du service des terres fédérales à Edmonton ont été destitués au cours des deux dernières années, et pourquoi?

2. Quels sont les inspecteurs nommés dans le même district durant la même période, et quelle est la date des différentes nominations?

3. Ces dernières nominations ont-elles été faites par la commission du service civil après examen de concours dans le service ou à l'extérieur?

4. Si la commission du service civil n'a pas fait ces nominations après concours, comment les nominations ont-elles été faites, et quelles en sont les dates?

5. Les personnes nommées se sont-elles présentées au bureau, et remplissent-elles actuellement les fonctions réellement indiquées dans ces nominations?

6. Joseph Driscoll a-t-il été nommé inspecteur de homestead?

7. Dans l'affirmative, comment a-t-il été nommé?

8. A quelle date a-t-il été nommé?

9. Le dit Joseph Driscoll exerce-t-il actuellement ses fonctions d'inspecteur de homestead?

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

1. Aucun n'a été destitué, mais on a effectué une économie considérable par la réduction du personnel dans la réorganisation de l'administration des terres du Dominion. Tous ceux qui se sont retirés ont reçu les bénéfices complets auxquels la durée de leur service leur donnait droit en vertu des dispositions de la loi des pensions du service civil. Le service d'inspection du district d'Edmonton a été réduit de cinq inspecteurs: trois se sont retirés en vertu des dispositions de la loi des pensions du service civil; un a démissionné; un a permuté.

2. Aucune nomination temporaire ni permanente n'a été faite, mais pour faire face à certaines situations imprévues résultant d'un surcroît de travail, quand on n'a pu se procurer l'aide nécessaire par des permutations dans le personnel permanent, on a fait des engagements d'urgence en vertu de la loi du service civil, article 23 (4).

3. Cela n'était pas nécessaire.

4. Répondu sous le n° 2.

5. Un inspecteur, présentement engagé pour une période de trente jours, comme il est expliqué en réponse à la question 2. Nous avons lieu de croire qu'il accomplit les devoirs de sa charge.

6. Non.

7, 8 et 9. Répondu sous le n° 6.

BUREAUX DE POSTE CONSTRUITS DE 1922 A 1924

M. DESAULNIERS demande:

1. Combien de bureaux de poste a-t-on construits en 1922, 1923 et 1924?

2. Combien en a-t-on construit dans chaque province et quel a été le coût total des dits bureaux de poste, par province?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Aucun en 1922, 1 en 1923, 2 en 1924.

2. Nouveau-Brunswick, 1, Sackville, $37,-195.14; Québec, 1, Terrebonne, $36,598.59; Ontario, 1, Alexandria, $39,544.40.

CHEMIN DE FER ST. JOHN & QUEBEC

M. HANSON demande:

Le Gouvernement, comme le laissait entendre le discours du trône du lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, le 12 courant, a-t-il convenu d'accepter de la province du Nouveau-Brunswick le chemin de fer St. John & Quebec?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je crois bon de répondre dès maintenant à cette question. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick ainsi que les députés de cette province ont maintes fois insisté vivement sur l'opportunité pour les chemins de fer Nationaux-Canadiens d'ac-

cepter le chemin de fer Saint-Jean-Québec. On n'en est encore arrivé à aucun accord à ce sujet.

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

M. SAM PRENTER

Par l'hon. M. MANION (pour l'hon. M. Stevens):

Copie de la correspondance échangée entre R. E. Beattie, ou Fergus McDonald, de Vancouver, et le ministre des Travaux publics, au sujet de la retraite projetée de M. Sam Prenter, un des commissaires du port de Vancouver; aussi, de la correspondance entre des particuliers de Vancouver et le ministre des Travaux publics, ou un ministre ou fonctionnaire du Gouvernement, touchant la retraite de M. Prenter ou d'autres membres de la commission du port de Vancouver.

BRITISH ORIENTAL GRAIN COMPANY

Par l'hon. M. MANION (pour l'hon. M. Stevens):

Copie de la convention passée entre la commission du port de Vancouver et la British Oriental Grain Company au sujet de l'acquisition de l'élévateur n° 3 de Vancouver; aussi copie du bail ou autres documents s'y rapportant; aussi, copie de la correspondance entre la commission du port de Vancouver et la dite British Oriental Grain Company.

DISCUSSION D'UNE MOTION TENDANT A LA REFORME PENITENTIAIRE

M. l'ORATEUR: Mlle MacPhail propose, appuyée par M. McDonald (Témiscamingue)...

M. McDONALD (Témiscamingue): Monsieur l'Orateur, je n'appuie pas cette motion.

M. l'ORATEUR: Mlle MacPhail propose, appuyée par M. Shaw:

La Chambre est d'avis qu'il est opportun de pourvoir, dans l'administration des pénitenciers:

1. au travail productif suffisant qui tienne les forçats occupés;

2. qu'une partie des recettes de ce travail soit employée au soutien des ayants droit du détenu, et si ce dernier n'a aucune charge de famille, qu'elle soit gardée en fiducie jusqu'à sa libération.

Mlle MACPHAIL: Monsieur l'Orateur, c'est un mauvais début de constater que l'honorable député qui siège à ma droite (M. McDonald) annonce si énergiquement à la Chambre qu'il n'appuie pas ma motion. Je désire, par cette résolution, modifier le régime des pénitenciers de façon à assurer, d'abord, un travail productif qui tienne les détenus occupés; et, ensuite, aux personnes qui sont à la charge de ces détenus, une part des revenus de ce travail ou, dans le cas d'un détenu qui n'est le soutien de personne, le dépôt en fiducie de cette somme jusqu'à sa libération.

L'opinion publique a changé énormément au sujet des pénitenciers, de leur usage et de leur administration; toutefois la loi des pénitenciers n'est pas sensiblement différente de celle de 1868. Telle était la conclusion acceptée par le comité de trois membres que nomma le très honorable C. J. Doherty, ministre de la Justice, pour examiner la question des modifications à apporter au règlement des prisons et à la loi des pénitenciers, et qui présenta son rapport le 28 février 1921. A mon avis, les pénitenciers devraient avoir deux objets: en premier lieu, la protection de la société par la détention de ceux qui se sont révélés insoumis et rebelles d'instinct; et deuxièmement, la réformation de ces hommes, c'est-à-dire de transformer ces rebelles en êtres soumis aux lois de la société. Le remède qui s'impose surtout est un travail productif et rémunéré.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. On cause beaucoup trop en cette Chambre. Je puis à peine entendre l'orateur.

Mlle MACPHAIL: Je crois qu'il faut, en premier lieu, pour faire des pénitenciers ce qu'ils devraient être, assurer un travail productif et rémunéré. On doit admettre que le prisonnier a été amené à cet état par l'ignorance et les idées fausses. On doit donc le traiter comme un malade et non comme une victime. L'Etat, à mon sens, devrait s'élever au-dessus de l'esprit de vengeance. C'est l'opinion d'hommes éminents qui ont acquis une longue expérience dans leurs rapports avec les prisonniers et leur travail tendant à la réforme pénitentiaire. Thomas-Mott Osborne, ancien gouverneur du bagne de Sing-Sing, prononçait récemment à Montréal ces paroles, que reproduisait la *Gazette* de cette ville, le mercredi, 18 février 1925:

A son avis, dans les prisons, en guise de préventif on ne devrait traiter le prisonnier qu'avec douceur. Il pense que la plus grande punition du détenu est la perte de la liberté et le blâme de la société. Il croit que l'Etat ne devrait pas user de représailles.

Dans le rapport dont j'ai déjà parlé, et qui fut préparé, quand le très honorable M. Doherty était ministre de la Justice, par une commission composée de MM. Biggar, Nickle et Draper, on lit ce qui suit:

Il est nécessaire de faire disparaître l'idée de vengeance, non pas sous prétexte d'humanitarisme ou à cause de ses conséquences pénibles pour l'individu, mais à cause de sa stupidité et pour se conformer au bon sens.

Et ensuite:

L'on doit rendre à la liberté la plupart des détenus avant leur mort, et l'on attend de chaque prisonnier que, après sa libération, il vive de la vie ordinaire d'un homme libre. La société souffrira inévitablement du fait que, pendant la détention, on a abattu le courage d'un prisonnier, s'il en avait, et dans la mesure où ses rapports avec les autres détenus ont corrompu son sens moral. Il est ridicule que la société prépare

des ennuis à ses membres honnêtes, qu'elle s'affaiblisse elle-même et qu'elle s'impose des frais énormes et inutiles.

Telle est la conclusion que tirèrent les trois hommes qui formaient la commission. On peut ajouter à cela le témoignage de plusieurs citoyens éminents des Etats-Unis. J'en citerai quelques-uns. William-H. Moyer, dans une étude sur la discipline des prisons lue à la réunion de la Prisons Association de tous les états de l'Union, tenue à New-York en 1919, disait:

On admet généralement aujourd'hui que l'objet principal de l'emprisonement est la réformation de l'individu. Pour atteindre ce but, on doit recourir à l'éducation plutôt qu'à la discipline; on doit préparer soigneusement et efficacement le prisonnier à mener une vie digne après sa libération et lui inspirer un désir vif et honnête de devenir un citoyen utile et paisible. Si l'on comprenait mieux que le mal, dans la plupart des cas, est dû à un manque de formation appropriée, l'on admettrait plus facilement que le criminel a besoin d'éducation et non d'une punition.

Le brigadier-général Hughes, surintendant des pénitenciers du Canada, écrivait à M. Tom Moore, président du congrès des métiers et du travail:

Le devoir des directeurs de prison est de faire d'êtres grossiers, pervertis, inutiles à la société, de bons citoyens.

La Prisoners' Welfare Association du Canada exprimait, par l'intermédiaire de son secrétaire, M. John Kidman, la même opinion, c'est-à-dire que nous devons réformer le prisonnier et non le punir.

D'autre part, le général Hughes, dans son rapport de 1921, écrit:

Il a aussi été prouvé que bien rarement une conversion à une vie vertueuse est due à la punition. La force physique peut arrêter ou maintenir temporairement différentes catégories de mauvais instincts, mais souvent tout cela n'a pour résultat que d'en augmenter l'intensité et les rendre permanents.

Et dans son rapport de 1923, il exprime le même avis avec plus de force:

C'est en vain que j'ai cherché un exemple de conversion sincère due à la punition.

J'ai la conviction que pour former de bons citoyens dans nos pénitenciers, il faut recourir au travail productif, et que ce travail, s'il est bien fait, doit être rémunéré. Ce n'est pas une idée nouvelle; elle est partagée par le surintendant des pénitenciers du Canada, par les directeurs des divers pénitenciers et par le comité qui a fait rapport en 1921.

Dans son rapport de 1921, le général Hughes à la page 15, écrit:

Dans le but de faire de bons citoyens de ces centaines de jeunes gens qui peuplent les pénitenciers, il faut établir des institutions pour en faire convenablement l'isolement et le classement et il faudrait que l'Etat fournît du travail en quantité suffisante pour les tenir continuellement et utilement occupés. Il serait facile, d'ici quelques années de faire en sorte que les pénitenciers, non seulement soient en mesure de subvenir à leurs propres besoins, mais encore soient en état de payer à chaque détenu un petit salaire pour le travail fait d'une façon satisfaisante. On a fait un grand pas dans cette voie au cours des deux dernières années, mais ce n'est que le premier pas.

Il dit encore:

Il faut que les prisonniers travaillent pour devenir de meilleurs citoyens. Il est inutile d'essayer à les réformer si on les tient dans l'oisiveté ou si on leur fait casser de la pierre.

Il insiste là-dessus et en parle souvent, parfois en termes énergiques. Ainsi:

Rien de ce qui a été écrit au sujet du "tas de pierres" n'a été, selon moi, assez sévère et jamais je n'ai regardé ces hommes à l'œuvre sans souhaiter voir à leur place ceux qui ont inventé ce système. Il faut choisir entre l'oisivité et le tas de pierre, et ce dernier est le moindre des deux maux.

Voici quelle fut la proposition faite, par ce comité de trois, au sujet du travail rémunéré:

En conséquence le comité est fortement d'avis qu'il faudrait une disposition législative en vue de procurer un travail productif à tous les détenus... Donner du travail ne suffit pas. Il a été démontré au comité, non pas des philanthropes ou des apôtres d'œuvres charitables, mais par des officiers de justice, de police, ou de pénitenciers jouissant d'un bon renom, que le fardeau le plus lourd du châtiment ne retombe pas sur le criminel, mais sur ceux dont il est le soutien.

La conclusion du rapport est comme suit:

Si rien que du mal doit être la conséquence du châtiment par l'emprisonnement à long terme, le comité est d'avis qu'on devrait prendre les moyens de permettre au détenu de gagner quelque chose au moins pour soutenir sa famille durant son incarcération ou pour sa propre subsistance à sa libération.

L'honorable M. Albert E. Smith, gouverneur de l'état de New-York, qui en 1919, parlait devant cette même société, l'"American Prisoners' Association", disait le 20 octobre, l'année dernière:

Si l'Etat s'intéresse au retour de l'homme et de la femme à la société pour en faire des citoyens utiles il n'y parviendra jamais à moins qu'ils n'aient eu à l'idée, tout le temps de leur incarcération, ce qu'ils pourront faire dans la vie. Nous savons tous ce que le travail veut dire, quelle satisfaction il apporte à une personne à la fin du jour; elle se dit: voici ce que j'ai fait aujourd'hui. Ceci est vrai pour les prisonniers autant que pour tout individu jouissant de sa liberté.

Je crois que c'est encore plus vrai pour les gens qui vivent en prison que ce l'est pour nous qui jouissons de notre liberté et qui avons tant d'autres choses pour nous intéresser et agrémenter notre existence. Si ceux qui remplissent nos pénitenciers étaient occupés à quelque travail qui tiendrait leurs mains et leur esprit en activité cela rendrait la tâche de la discipline beaucoup plus facile. Les autorités les unes après les autres, en viennent à cette conclusion. Je vais en citer une, M. Moyer, que j'ai déjà cité. Parlant

devant l'"American Prison Association", il disait:

> Nous croyons que l'occupation et des mains et de l'esprit à un travail utile est le moyen le meilleur et le plus certain de convertir ceux qui ne sont pas irrémédiablement perdus.

Le président de l'association, M. F. M. Spurr, disait:

> Le fait d'être un détenu ne doit pas priver un homme de son droit au travail, ni le priver d'une juste rémunération pour son travail, après qu'on a payé le coût de son entretien... Un juste salaire pour leur travail les stimulera et rendra la discipline beaucoup plus facile.

Comment pouvons-nous espérer faire des citoyens honnêtes et respectueux des lois, des détenus de nos prisons, si nous les traitons de façon à leur faire croire que nous n'avons pas été franchement honnêtes avec eux? Le directeur du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, dans son rapport de 1923, insiste avec énergie sur le besoin du travail et du travail rétribué. Le surintendant général avait parlé de mettre de côté un montant pour payer le détenu travaillant et qui le mérite, et le directeur du pénitencier insiste à son tour en disant:

> Dans le cas des hommes mariés, cela aiderait à maintenir leur foyer et empêcherait, peut-être, la déchéance de la femme et des enfants par le jeu d'influences extérieures sur lesquelles ils ont peu ou pas de contrôle... On peut facilement s'imaginer l'état d'esprit ou d'âme d'un prisonnier qui, après avoir payé sa dette envers la société, retourne à sa maison pour la trouver ruinée et dans un état de chaos. Peut-on raisonnablement croire que cela augmentera sa volonté de faire le bien?

Au lieu de demander au Parlement la création d'un fonds, il propose que chaque département de l'administration donne du travail au service pénitenciaire, et son expérience lui permet d'affirmer qu'on parviendra ainsi à acquitter les frais de ce service et même de réaliser un surplus.

Bien pénible est le sort d'une famille dont le chef, père et mari, est en prison, parce que la famille entière a part à sa honte, même si elle n'a pas eu la moindre participation au crime. Il lui est excessivement difficile d'obtenir de l'ouvrage; il lui faut supporter presque tout le fardeau de la réprobation de la société. Il n'en est que plus nécessaire pour cela de pourvoir à sa subsistance, parce qu'elle n'est pas sur un pied d'égalité avec les autres travailleurs pour se procurer du travail. Avec ou sans raison, le public se défie de la famille d'un détenu.

Je citerai un autre passage du discours du gouverneur de l'état de New-York, Albert E. Smith, au sujet de ce que gagnent les prisonniers. Il dit:

> J'ai des idées bien arrêtées sur ce sujet. L'expérience m'a enseigné non seulement pendant que j'étais gouverneur, mais aussi durant toutes les années que je fus

> à la législature, que les personnes souffrant vraiment d'une condamnation à la prison, ce sont les membres de la famille du prisonnier qui était leur soutien. L'Etat prend le prisonnier sous sa charge, l'entretient, le nourrit et l'habille, et ses enfants, s'il en a, et malheureusement plusieurs d'entre eux en ont, et sa femme sont obligés d'avoir recours à la compassion des amis et parents ou bien vivent de la charité publique. On signale continuellement à l'attention du gouverneur les cas les plus pitoyables que l'on puisse imaginer—des récits de vraie misère et de gens souffrant de la faim parce que le gagne-pain est détenu dans la prison de l'Etat. Il serait cependant injuste pour la société de libérer le prisonnier. Bien qu'il soit à sa place, cela ne dégage pas l'Etat de l'obligation de faire quelque chose pour la femme et les enfants du détenu durant son emprisonnement.

Plusieurs députés de cette Chambre ont reçu de familles et de femmes dont le mari étaient le soutien, la demande qu'on libère de prison le gagne-pain, même si c'est là qu'il doit être, suivant l'expression du gouverneur de l'état de New-York. Je tiens à la main une lettre de Pathfinder (Alberta), adressée à l'un des députés de cette partie de la Chambre, dont le signataire, une femme, adjure l'honorable député de son comté d'intervenir pour faire sortir de prison le chef de la famille. Cette lettre a été écrite le 16 janvier 1925. Cette femme a dix enfants, la plupart en très bas âge, et les deux aînés qui, dans des circonstances ordinaires auraient pu aider, sont muets, et partant incapables d'occuper un emploi. C'est un cas extrême mais il en est plusieurs autres, et plusieurs autres députés peuvent, j'en suis sûre, citer plusieurs exemples démontrant qu'il est bien vrai qu'il faut tenir à l'écart de la société les transgresseurs de la loi, dans l'intérêt même de la société, mais que quand même un grand nombre de personnes éprouvent de ce fait des souffrances imméritées.

Je suis porté à croire que si la famille d'un prisonnier recevait quelque secours financier de ce prisonnier dans le cours de sa détention, elle en aurait plus de respect pour la société, parce qu'elle n'est pas à blâmer pour le crime; elle estimerait que la société la traite équitablement et ne rejette pas sur les têtes infortunées de ses membres l'expiation d'un crime commis par un autre. Je crois aussi que cela accroîtrait son respect de soi, et le plus terrible malheur qui puisse arriver à aucun d'entre nous, c'est de perdre le respect de nous-mêmes; parce que dans ce cas nous devenons indifférents à tout et n'avons plus souci de nos actes. Je pense donc que cela contribuerait à élever dans la société la position des enfants destinés à devenir des citoyens de ce pays et aussi celle de la femme, s'ils avaient lieu de se regarder au moins comme des membres respectables, paisibles de la société.

Enorme serait aussi l'effet moral produit sur le prisonnier, s'il se sentait encore bon à

quelque chose, encore investi d'une responsabilité; parce qu'il arrive souvent—et il doit en être de même des prisonniers—que la responsabilité nous retient à une tâche quand aucune autre considération ne le ferait. Le prisonnier aurait ainsi l'impression de pouvoir trouver une autre page de sa vie et cela l'inciterait à s'efforcer de nouveau de conquérir une place honorable dans la société. Tout ce que le surintendant des pénitenciers a demandé dans ses nombreux rapports et requêtes touchant le travail rémunéré, c'est du travail exécuté pour le Gouvernement. Il expose cela en détail dans son rapport de 1921.

Les pensionnaires des pénitenciers sont sous la tutelle du gouvernement du Dominion, et il n'y a pas de raison valable pour que les articles destinés au seul usage de l'Etat ne soient pas fabriqués autant que possible dans les pénitenciers. Le Gouvernement dépense plusieurs milliers de dollars par année en ameublement, fournitures et matériel de tout genre, dont on pourrait fabriquer une petite partie dans les pénitenciers...

Dont une partie considérable, je pense, pourrait se fabriquer dans les pénitenciers. Le brigadier général Hughes me disait il y a quelques semaines seulement qu'outillés comme ils le sont les pénitenciers n'exécutent que le dixième du travail dont ils sont capables, et que s'ils avaient l'outillage de son choix ils n'exécuteraient que le vingtième du travail dont ils sont capables.

J'ai sous la main, mais je ne désire pas en extraire de longues citations, un document préparé par le secrétaire de l'Association du Bien-être des Prisonniers, dont le ministre des Chemins de fer (M. Graham) est, je crois, le président honoraire. Cet association appuie fortement cette résolution; elle dit qu'il n'y a pas de période plus difficile pour le prisonnier et sa famille que le temps qui suit immédiatement sa sortie du pénitencier. Il sent le manque de respect, le manque de confiance en lui-même. Il portera peut-être des vêtements grossiers qui trahiront sa condition; sa mine changée et quelques autres détails viendront encore confirmer cette impression. Il sort du bagne sans argent et souvent sans la connaissance d'un métier. On comprend qu'il lui est difficile de rentrer dans la société. Cette situation irrite et conduit quelquefois le forçat libéré au découragement qui lui fait commettre, dans un accès de désespoir, de nouveaux crimes.

Les gens qui condamnent la rétribution du travail des prisons disent que le travail libre est opposé au travail des prisonniers et surtout au travail rétribué. Cet argument n'a plus de valeur. En 1920 le brigadier général Hughes écrivait une longue lettre au président du congrès des métiers et du travail, M. Tom Moore, dans laquelle il expose qu'il faut donner du travail rétribué aux forçats, pour lequel il sollicite l'adhésion du congrès. Celui-ci se prononça en faveur du système et réclama une enquête dans le régime pénitentiaire canadien, dans l'emploi de la main-d'œuvre des condamnés et dans le déplacement du produit de cette main-d'œuvre.

La commission d'enquête fut créée l'année suivante, en 1921. C'est à son rapport que j'ai fait les emprunts lus tout à l'heure. Les syndicats ouvriers cessèrent toute opposition à la réforme demandée par le général Hughes, c'est-à-dire à la main-d'œuvre rétribuée des condamnée. Le dernier congrès annuel, qui eut lieu en 1924, approuva même toutes les autres recommandations du rapport portant sur d'autres réformes du régime des prisons dont je ne parlerai point aujourd'hui; il exprime le vœu que toutes les conclusions du rapport soient mises en pratique. On ne peut donc pas dire que le travail libre est opposé à ce que les prisonniers soient rétribués pour les travaux qu'ils exécutent. Même en supposant que le contraire existât, comment croire que le travail de 2,500 prisonniers puisse nuire à l'intérêt d'un million et demi d'ouvriers, même en temps de crise? La proportion est si minime que l'objection n'a aucune valeur.

Si la Chambre adopte ma proposition et si le Gouvernement accorde son concours au surintendant des pénitenciers et aux préfets pour l'appliquer, je ne doute pas qu'on n'épargne des sommes considérables, sans compter l'amélioration morale des forçats et l'entretien de leurs familles que j'estime de première importance. A part cette considération d'ordre moral il y a la question matérielle d'assurer à l'Etat des avantages financiers très appréciables.

L'entretien de la population pénitentiaire a coûté au pays en 1923 la somme nette de $1,441,900.93, soit $558.44 par tête de forçat. Ajoutez à cela le coût moyen de poursuites criminelles, qui est de $1,200 par condamné, et vous verrez qu'avec le travail rétribué des prisonniers on peut arriver à lui faire produire assez pour contrebalancer les dépenses d'entretien et assurer leur réhabilitation. L'Etat épargnerait les sommes que coûte l'entretien des forçats, celles qu'il faut dépenser pour les ramener au bagne quand ils ont mérité par leur conduite d'y être jetés de nouveau.

Le travail rétribué a été mis à l'essai en différents endroits et a donné de bons résultats. Il y a deux états américains qui ont eu à se louer du système, entre autres le Minnesota. Je citerai encore le compte rendu du congrès de l'association pénitentiaire de 1919 (Prison

Association Convention). M. Vasaly, au nom du bureau des pénitenciers du Minnesota déclare:

Nous gagnons beaucoup d'argent, mais nous faisons dans nos prisons encore mieux que cela, nous améliorons les hommes. Nous mériterions le blâme si nous ne faisions pas servir les ateliers pénitentiaires à l'amélioration morale des condamnés plutôt qu'à l'accumulation de gains matériels. Pour commencer, l'administration des prisons fait ses frais; elle épargne à l'Etat une dépense annuelle de $360,000. Autrement dit les prisonniers gagnent leur nourriture, ce qu'ils seraient obligés de faire s'ils étaient libres, et personne ne peut critiquer contre cela. A part leur nourriture, la population des prisons a reçu en salaires au cours de l'année dernière $100,000 et elle recevra cette année $125,000. Qu'est-ce que cela représente par tête de prisonnier? Environ $336. Les prisonniers gagnent de 25 cents à $1.50 par jour, et c'est notre intention d'augmenter la somme. La prison encaisse un profit qui est versé dans un fonds de roulement, comme qui dirait le compte de capital.

J'ai vu, en consultant d'autres rapports, que ce fonds de roulement est rendu au chiffre de $6,000,000, avec lequel on s'approvisionne de matière première. Mon informateur m'apprend aussi qu'il est tenu compte de la dépréciation des bâtiments et que tous les profits réalisés, déduction faite des frais de gestion, salaires aux condamnés, frais de l'infirmerie, et le reste, sont employés à augmenter le bien-être des détenus. Il ajoute encore:

A ce sujet, je ne connais rien de plus sûr pour maintenir une bonne discipline que de donner des salaires... D'abord, le détenu éprouve la satisfaction de travailler et de gagner quelque chose pour aider sa famille. . . Tout cela aide à la discipline et encourage le condamné plus que n'importe quoi.

Tout système d'emploi des prisonniers qui ne tend pas à faire naître le contentement et l'espoir dans l'âme du détenu non seulement en ce qui le concerne mais aussi pour ce qui est de sa famille, est tout à fait erroné.

Le Michigan est l'autre état où le système en question réussit très bien. Les plus grands succès dans cet ordre d'idées ont été obtenus par le préfet Jackson du pénitencier de Jackson.

Le salaire accordé dans cette institution varie entre 10c. et $1.50 par jour, sans compter le logement, la nourriture, les vêtements, les soins du médecin et du dentiste, et le reste. Or, pour l'exercice clos le 30 juin 1917, le bilan administratif du pénitencier de Jackson s'est soldé par un bénéfice net de $156,000. Et ce résultat fut obtenu après avoir acquitté tous les frais de l'institution, alloué une somme raisonnable pour la dépréciation des édifices et des machines, payé les salaires des détenus et leur avoir procuré les aliments, les vêtements et les autres articles nécessaires à la vie. D'autre part, pour les quatre mois qui ont suivi la fin de l'exercice précité, savoir juillet, août, septembre et octobre, les bénéfices ont accusé une autre augmentation; de fait, ils se sont élevés à $300,000 pour ce trimestre. Et que dire du gain matériel que représente le fait de voir tout le monde au travail et en bonne santé, sans compter que 25 p. 100 des prisonniers sont employés aux travaux des champs; ils ne sont pas sous la surveillance des gardiens et ils sont presque en liberté.

[Mlle Macphail.]

Le New-Jersey est l'autre état qui a fait l'essai du système sur une plus petite échelle et conséquemment avec moins de succès. Le salaire que l'on paie aux détenus de ce pénitencier est très faible—il n'excède pas 30c. par jour. Cependant, on procure aux prisonniers un travail susceptible de les intéresser et l'on a constaté que le régime est bienfaisant du fait qu'il aide à maintenir la discipline, à développer le caractère des détenus et ainsi de suite.

En exposant les faits ci-dessus, je n'ai pas fait voir le revers de la médaille, et pour cause. Après avoir lu en effet tous les ouvrages que j'ai pu me procurer sur cette question, je n'ai découvert aucun mauvais côté à ce système. Je n'ai jamais relevé un argument valable contre l'idée de procurer un travail rémunérateur aux prisonniers. Au contraire, tous les faits que j'ai pu recueillir mettent en meilleure lumière la réforme que je préconise, tandis que les institutions où il n'a pas encore été inauguré la réclament à grands cris. L'expérience démontre donc que tous les pénitenciers devraient adopter le système avant de devenir les institutions que réclame l'opinion publique,—c'est-à-dire de véritables établissements de réforme.

Les représentants du peuple, à mon sens, sont les tuteurs attitrés de ces pupilles du gouvernement fédéral et nous donnerons une idée de notre intelligence et de nos instincts humanitaires par la façon dont nous disposerons de la présente résolution. Et certes! c'est à nous qu'il appartient de faire reposer sur les principes les plus sains les lois et les règlements concernant l'administration des institutions pénitenciaires. Si nous nous abstenons de le faire, nous manquerons de loyauté envers les générations futures et les parlements qui succèderont à celui-ci. Nous ferons fi de nos privilèges si nous refusons d'adopter et de mettre en vigueur les meilleures méthodes que l'expérience du passé a développées en ce qui regarde la question des pénitenciers. Si tous mes honorables amis peuvent aider à réformer ces malheureux; si nous sommes en mesure d'épargner des souffrances à ceux qui n'ont causé aucun tort à l'Etat; s'il y a possibilité d'embellir l'existence d'un bon nombre de gens et par-dessus tout d'effectuer une économie appréciable des deniers publics,

pourquoi n'adopterions-nous pas un programme propre à produire ces heureux résultats? Je laisse la question entre les mains de mes honorables amis avec la conviction bien arrêtée qu'ils sont des êtres raisonnables. Or, si mon opinion est bien fondée et si mes honorables amis sont aussi raisonnables et aussi sains d'esprit que je le crois, ils appuieront la résolution à l'étude.

M. MERCIER: Monsieur l'Orateur, la résolution de l'honorable député de Grey-Sud-Est souligne un fait qui mérite d'être étudié et réalisable en partie. J'ai toujours cru que les forçats de nos pénitenciers travaillaient et de fait si on lit les rapports officiels publiés à cet effet, nous constatons qu'ils sont occupés à apprendre un métier qui leur permettra lors de leur libération, de redevenir des citoyens travaillants et parfois guéris pour toujours des vices dont ils souffraient.

Je comprends l'état d'âme du député de Grey-Sud-Est. Dans un présent lumineux elle voit ces familles délaissées par la condamnation de leurs chefs à la prison; elle plaint cette jeunesse égarée sur la route souvent trop fleurie de la vie et qu'un magistrat a dû à la deuxième ou troisième offense criminelle interner dans une maison de détention; elle regarde avec compassion ces autres condamnés, sans famille, seuls en ce monde, purgeant leur sentence. Elle croit qu'un jour ces malheureux, seuls, sortiront de prison et auront le chemin public pour domaine, l'ombre de la justice pour compagnon et l'officier de police comme soutien.

Assurément nous sympathisons avec l'honorable député. Mais d'autre part nous ne devons pas oublier que le gouvernement, par son ministre de la Justice, a toujours compris que c'est par le travail que le coupable est régénéré, redevient un homme capable d'occuper de nouveau sa place dans la société, parcourant enfin le sentier de l'honneur et de la probité.

C'est en enseignant au détenu les notions d'une vie laborieuse et continue qu'enfin il comprend qu'il est un être utile pour lui-même, sa famille et ses concitoyens. C'est ainsi que l'Etat tente de le conserver utilement pour la société.

Mais cette société, monsieur l'Orateur, c'est une grande famille soumise aux mêmes lois naturelles que la famille.

L'abbé Geispitz, aumônier de la Santé à Paris, dans ses notes et souvenirs de 1906 à 1916, dit:

"De tout temps il y a eu et il y aura toujours des caractères entreprenants, aventureux, fantasques et bizarres. Ceux-ci jadis ont formé la phalange des guerriers, des marins, des explorateurs. Ces caractères hardis, énergiques, intrépides, ces "risque-tout" ont bien souvent fait la gloire de leur pays.

"Peut-être qu'en restant chez eux, ils auraient tourné vers le mal ce trop plein d'activité, et leur carrière se serait terminée par quelque 'cravate de chanvre'. Tandis qu'en se plaçant dans un milieu plus large, sans réglementation étouffante, ils ont pu servir et leur pays et eux-mêmes."

Et cet aumônier d'expérience de proclamer:

"Ne doit-on se demander si aujourd'hui, on ne pourrait adopter quelque 'déversoir' pour toute cette population, de nos prisons, trop énergique pour vivre dans cette atmosphère surchauffée et surtout pour y prospérer?"

Nous partageons les idées de cet aumônier. Nous ne voyons pas en ces paroles une utopie. Si nous réfléchissons sur cette question si vitale; si nous consultons les administrateurs des pénitenciers; si nous demandons l'opinion des juges, des procureurs de la Couronne, voix de l'expérience et guidés par cette dernière, ils vous répondront: "Transportez hors des grands centres ces prisonniers, soit pour un temps, soit à titre définitif. Faites-les travailler avec l'idée qu'ils sont maintenant des hommes libres accomplissant un travail libre et vous aurez les meilleurs résultats." Ainsi nous empêcherons la récidive et réussirons à décongestionner nos pénitenciers dont le nombre des détenus va sans cesse grandissant.

Nous possédons d'immenses territoires en Canada, qui attendent sans cesse le défricheur, le colon. Ces prisonniers désireux enfin de travailler ne pourraient-ils pas y trouver un travail et les moyens de subsistance pour eux-mêmes et leurs familles. Ceci rencontrerait sans doute les désirs de l'honorable député de Grey-Sud-Est. Le travail non seulement leur donnerait l'occasion de s'enrichir mais enrichirait notre pays. Le département de la Justice, nous semble-t-il, monsieur l'Orateur, pourrait facilement créer quelques exploitations modèles sur des terres nouvellement ouvertes à la colonisation, s'alimentant avec la main-d'œuvre pénale obligée pendant un an ou moins.

Même plus, si la peine est plus forte, à un travail, non plus facile comme celui de nos pénitenciers, de nos prisons communes, mais au contraire à un travail continu, rude, mais rémunéré en proportion du travail fait. Ainsi, nous irons vers eux avec charité et ils viendront vers nous avec le remords et le repentir.

J'appuierais la résolution de l'honorable député si elle était présentée avec une telle vue. Je ne conçois pas, monsieur l'Orateur, être une bonne chose, un acte de saine administration publique que de rémunérer les détenus pour le genre de travail qu'ils font actuellement. Ce travail n'est présentement utile qu'à eux-mêmes et non à l'Etat qui paie pour eux.

Ils enréchissent leur esprit des talents que le crime avait enseveli à jamais dans leurs cœurs et leurs cerveaux; et un jour, à leur sortie de prison, ils en bénéficieront avec leurs familles pour s'établir à nouveau avec succès dans la société au dépens de l'Etat.

Nous ne voulons pas, monsieur l'Orateur, imposer une idée au cours de cette discussion. La résolution de l'honorable député mérite d'être reçue gracieusement, d'être étudiée et elle peut assurément faire beaucoup de bien, par une application appropriée, non seulement aux détenus, mais à leurs familles; enfin qu'elle conduise aux meilleurs résultats.

En terminant, monsieur l'Orateur, permettez-moi de citer ce passage, si au point, dans ce débat de l'œuvre "Sous les Verroux" de l'abbé Geispitz:

"La population pénale coûte cher au pays; elle peut, elle doit être productive. La France s'honorera en enlevant à tout citoyen le droit au mal au nom de la misère; elle peut le faire; ses territoires sont assez vastes pour nourrir toute la population et pour réserver aux énergies tumultueuses leur déversoir. Elle peut substituer à l'armée des malfaiteurs d'aujourd'hui qui grèvent son budget sans profit pour personne une armée de pionniers et de colons qui s'amenderont avec ce pouvoir de vivre, s'enrichissant eux-mêmes en faisant la fortune et la gloire de leur patrie. Elle peut le faire, et elle le fera."

Méditons sur ces si justes paroles et appliquons-les à notre pays, dans un avenir rapproché, si c'est possible de le faire.

M. BROWN: La question qui a été portée à l'attention de la Chambre par l'honorable représentant de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) est, à mon sens, d'une importance telle que je ne voudrais pas voter en faveur de cette proposition sans en dire quelques mots. Rien n'est plus malheureux dans nos annales que le traitement infligé à ceux qui, à la suite de malheurs ou par leur propre faute, ont subi les rigueurs de la loi. On ne saurait lire ce chef-d'œuvre de Victor Hugo sans ressentir une impression profonde du fait que nombre de gens que, en d'autres circonstances seraient peut-être devenus des citoyens éminents sont de fait devenus, sans qu'il y fût de leur faute, des fugitifs traqués par les agents de la sûreté. Plus d'un des chef-d'œuvres de la littérature traite du sort réservés aux détenus des prisons. Nous sommes heureux de croire qu'aujourd'hui on n'a plus la même attitude en face de ces problèmes, que les directeurs de nos prisons ne sont plus des brutes à forme humaine comme les gens atroces qu'on nous décrit dans ces chefs-d'œuvre. Il m'a été donné de rencontrer en personne quelques-uns de ceux qui sont à la tête de nos pénitenciers et j'ai été profondément consolé de reconnaître que ce sont des hommes qui adoptent envers la vie une attitude chrétienne et humanitaire;

[M. Mercier.]

et il me fait plaisir de croire qu'ils font tout ce qu'ils peuvent, sous le régime des lois existantes, pour améliorer le sort des malheureux confiés à leur garde.

Il y a trois aspects à cette question du crime: la répression, la punition et la réformation. On ne peut trop insister sur la nécessité de tout mettre en œuvre pour empêcher le crime. Dans le domaine de la médecine aujourd'hui on reconnaît qu'il est peut-être plus important de prévenir la maladie que de la guérir; la prévention est de toute façon d'égale importance avec la guérison. La société ne peut pas se considérer comme tout à fait irréprochable au sujet de la criminalité. Nombre de ceux qui languissent aujourd'hui derrière les murs de nos prisons sont victimes de circonstances dont la responsabilité entière ne leur est pas imputable. La société ne peut pas se prétendre libre de tout blâme. Puis il y a la punition. Sans doute on ne peut pas refuser entièrement de reconnaître qu'il faut faire en sorte que le criminel se rende compte de quelques-unes des conséquences de ses méfaits. Peut-être ne peut-on pas lui permettre tout à fait d'oublier que celui qui pèche contre la loi naturelle et contre la loi divine doit subir les conséquences de son inconduite. Mais il faut en même temps, comme on l'a dit, bannir de nos pensées toute idée de vengeance. Quelle que soit dans notre esprit l'importance relative de la punition et de la répression, il est hors de doute que la réformation est ce qu'il y a de plus important et de plus nécessaire. Peut-être ne voyons-nous pas toujours clairement ce que nous devons faire. Dans nos relations avec le criminel il se peut que nous soyons encore obligés de tenter plus d'une expérience; nous pouvons faire bien des erreurs; nous pouvons être pris de découragement parce que nos efforts les plus sincères n'ont pas été couronnés de tout le succès que nous en attendions. Mais il est une chose, à mes yeux, que nous pouvons faire en toute sûreté, celle qu'indique la résolution devant la Chambre. La présente proposition me paraît saine à tous les points de vue, dans l'ordre moral, dans l'ordre social et dans l'ordre économique; elle est saine du point de vue de l'individu, du point de vue de ceux qui sont à sa charge, du point de vue de l'Etat. Je n'ai pas besoin d'insister: on a déjà démontré amplement qu'un labeur sain, honnête, est avantageux à l'individu. Moins que par le passé le travail nous paraît être une malédiction. Le travail ardu, probe, est à la vérité, la base même de notre société et la source de tout progrès humain; et s'il est des gens qui n'aiment pas le travail, s'il est vrai que bon nombre des prisonniers ne veulent pas travailler, ils s'y trouvent précisément parce qu'ils n'ont jamais

appris à connaître la dignité du travail ou parce que les circonstances leur ont inculqué l'aversion à tout emploi. En ce cas nous ne saurions mieux faire pour ces hommes que de leur enseigner la joie aussi bien que la valeur matérielle d'un labeur utile et honnête. C'est sans doute un des grands maux de notre temps que cette inclination d'un grand nombre d'hommes à vivre sans travailler honnêtement. Donc du point de vue de l'individu on ne peut rien dire contre la proposition, mais tout le monde doit convenir des avantages de fournir à ces gens une besogne qui suffit à leur attention et à leur énergie.

Il nous faut renoncer à la vieille conception du forçat casseur de pierre ou gravissant les échelons du moulin de discipline, et que Charles Reade décrit dans un de ses romans; si nous devons fournir de la besogne aux détenus de nos prisons, ce doit être un travail qui utilise non seulement leur force musculaire, mais une tâche qui permet à l'individu de reconnaître qu'il fait quelque chose d'utile. Existe-t-il une raison pour ne pas rétribuer pareil travail? Je n'en conçois point. Il n'y a pas de raison qui tienne pour nous empêcher de récompenser ce travail ou pour empêcher la société d'en accepter le produit. Ce n'est pas une raison parce que l'Etat a jugé à propos de prendre cet homme sous sa garde pour que celui-ci n'ait pas droit à une récompense. L'idée est certainement louable au point de vue de la famille. Il n'est que trop vrai que les fautes du père retombent sur les enfants jusqu'à la troisième ou quatrième génération; les mauvaises actions ont naturellement des conséquences inévitables. Mais ce n'est pas une raison pour que la société punisse en plus la famille du coupable. Cependant c'est ce qu'on fait. Nous la blâmons, nous la relèguons au bas de l'échelle sociale et nous lui faisons sentir souvent notre mécontentement. En outre, nous lui enlevons ses moyens de subsistance. Pourquoi continuerions-nous de faire subir aux enfants plus que les conséquences naturelles de la faute du père?

La proposition est également juste au point de vue de l'Etat, qui, dans son propre intérêt, a jugé nécessaire de prendre le délinquant sous sa garde. Comme on l'a dit, celui-ci a offensé la société et il faut lui apprendre à se bien conduire envers elle. Il ne voulait pas travailler de bon gré, de sa propre initiative; il faut que l'Etat l'y oblige. Mais si l'Etat, dans son propre intérêt et pour sa propre sécurité, assume cette responsabilité à l'endroit du délinquant, il ne suit pas qu'il doive s'imposer des frais inutilement pour le punir. Ce n'est pas une raison parce qu'un individu a enfreint la loi pour que la société soit obligée de l'entretenir. On ne peut invoquer aucun motif pour dire que le criminel interné ne doit pas gagner un salaire qui suffice à son entretien et aide en même temps à sa famille; s'il y a un reliquat je ne vois pas pourquoi on ne le lui donnerait pas pour recommencer sa vie. Je connais les objections qu'on a déjà faites, mais j'ose espérer que les syndicats ouvriers ont changé d'attitude à cet égard.

On a considéré qu'il était injuste pour la société de lui imposer le produit du travail des prisonniers. Pourquoi? Il nous faudra changer d'avis à l'égard de ceux qui produisent. Il y a trop longtemps que nous commettons l'erreur de croire que ceux qui contribuent à la richesse du pays peuvent nuire à l'Etat ou à qui que ce soit. Abandonnons cette idée et disons-nous que ceux qui produisent en travaillant, soit librement, soit comme prisonniers, contribuent au bien-être général. Lorsque nous envisagerons la question sous ce jour, nous changerons d'attitude à l'égard du travail. On a dit que l'Etat devrait garder pour son usage les articles fabriqués par les prisonniers. C'est ce qu'on fait actuellement dans une certaine mesure. Je crois qu'au pénitencier de Stonewall, on épargne de grosses dépenses à l'Etat en réparant les sacs à dépêches. Je ne sais pas ce qui se fait dans les autres prisons. Puis, les prisonniers confectionnent leurs propres vêtements et c'est autant de moins à payer pour leur entretien. Mais je ne limiterais pas leur travail au seul besoin de l'administration. A mon avis, il n'y a aucune raison de ne pas vendre les articles fabriqués par les prisonniers.

L'hon. M. LAPOINTE: Je crains bien que les syndicats ouvriers ne s'y opposent.

M. BROWN: C'est possible et je suis prêt à leur répondre. J'espérais, d'après ce que mon honorable collègue (Mlle Macphail) avait dit, que les syndicats avaient changé d'avis.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, ils sont en faveur d'utiliser le produit du travail des prisonniers pour les besoins du Gouvernement.

M. BROWN: Eh bien, je suis en faveur de l'utiliser à d'autres fins. Je répète qu'il n'y a aucune raison pour ne pas vendre les articles fabriqués par les prisonniers, non pas à prix réduits, mais aux mêmes conditions que les produits du travail libre. Lorsque nous aurons adopté l'attitude qui convient au sujet de la production, lorsque nous aurons abandonné l'idée que les gens qui produisent peuvent nuire à quelqu'un, enfin quand nous comprendrons que toute personne qui produit, d'une façon ou d'une autre, agit pour le bien de l'humanité, alors nous changerons d'avis à

ce sujet. En attendant, je ne suppose pas qu'on puisse faire tout ce que j'ai indiqué. Pour l'instant, si nous pouvons employer un peu plus les prisonniers pour fabriquer les articles nécessaires à l'Etat, c'est très bien; je me contenterai de cela. Mais, comme je l'ai dit, je ne vois pas bien la différence. Je puis fort bien m'imaginer, par exemple que si l'on avait dit aux entrepreneurs qui ont meublé notre magnifique édifice: "Nous pouvons faire fabriquer ces meubles dans les pénitenciers" ils auraient fortement et hautement protesté. Donc, après tout, monsieur l'Orateur, il n'existe aucune différence, que les articles soient fabriqués pour l'Etat ou pour le peuple. Il n'existe aucune distinction logique, c'est une distinction sans différence et qui n'existe que dans notre imagination. Cependant, j'imagine que nous devons lentement instruire le peuple dans ce sens et si nous ne pouvons franchir toute la distance que nous voudrions, nous devrons nous contenter d'aller moins loin. A mon sens, il n'existe aucune raison, logique ou autre qui milite contre l'adoption de cette résolution et j'aimerais à la voir adoptée à l'unanimité. Si nous n'avons encore rien accompli, ce n'est pas parce que nous étions opposés au changement, mais parce que nous étions indifférents. Cependant, cette question s'impose à notre attention comme jamais auparavant et il me semble que le pays nous demande de faire un pas en avant. Peut-être avons-nous été retardés par ce que nous pensions être des difficultés, mais notre devoir aujourd'hui est d'envisager le problème et, à la lumière de l'opinion nouvelle qui se développe au sujet des questions sociales, nous devons aller de l'avant comme on l'a indiqué.

M. WOODSWORTH: Après le discours si compréhensible et si énergique de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) je ne crois pas, monsieur l'Orateur, qu'il me faille prendre bien du temps à appuyer les vues qu'elle a exposées. Il me semble que, sous une foule de rapports, le public devance les autorités des pénitenciers au sujet de cette question comme de beaucoup d'autres. Il est possible que ceux qui sont chargés de l'administration se laissent aller à la routine et comme les victimes infortunées de notre système judiciaire n'ont souvent personne pour plaider leur cause, le public ignore les injustices et les torts dont ils souffrent, au contraire de ce qui a lieu quand il s'agit d'autres intéressés de la société. Ce matin même on a appelé mon attention sur une nouvelle publiée par le *Citizen* et qui fait voir que nos magistrats locaux ont pris cette question en bonne considération. L'article est intitulé et se lit comme suit:

[M. Brown.]

Condamné à la prison, il conserve son travail

A Kingston, on accorde aux hommes mariés la liberté conditionnelle d'une manière nouvelle.

Kingston, 18.—Un système de libération conditionnelle tout nouveau a été inauguré quand un homme marié de Kingston a reçu la permission de demeurer à son travail dans une usine locale, mais est obligé d'aller coucher à la prison tous les soirs. Il y a quelques jours, cet individu a été condamné à deux mois de prison pour avoir volé des billets et les avoir vendus à l'arène Jock-Harty où il était employé comme receveur des billets. Il fait vivre une femme et plusieurs enfants et c'est la première fois qu'il commet une faute. Son ancien patron lui a redonné sa place.

Il me semble que si un particulier fait preuve d'assez d'humanité et de bon sens pour accorder ainsi sa confiance à un homme et voir à ce que sa famille ne soit pas privée, le Gouvernement du pays devrait suivre cet exemple.

Il y a quelque temps, on a accusé les membres de l'extrême gauche de vouloir aller trop vite dans la voie des réformes, mais je fais observer que cette question de la réforme des prisons a été soumise au public maintes et maintes fois depuis un grand nombre d'années. Je me souviens fort bien de la pénible impression créée dans le peuple quand on a publié le rapport de la commission royale sur les pénitenciers, en 1914. La représentante de Grey-Sud-Est a cité des documents plus récents. Je retourne à cet ancien rapport pour démontrer que, depuis longtemps, beaucoup de personnes demandent la réforme de nos institutions pénitentiaires. Plusieurs années après, j'ai eu l'occasion de visiter le pénitencier de Kingston et j'ai pu constater qu'on n'avait mis en pratique que fort peu des conclusions de la commission. On me dit aussi que les principales réformes demandées n'ont pas encore été introduites dans cette institution. On me permettra de citer quelques paragraphes du rapport:

L'emprisonnement cellulaire, le travail et l'enseignement religieux ont été les seules mesures employées pour la réforme des malheureux. Le premier de ces trois facteurs a toujours été le trait dominant de la discipline. Il n'est peut-être pas de pénitencier sur tout le continent où les détenus en état de travailler passent autant de temps seuls dans leur cellule que ne le font ceux de nos pénitenciers fédéraux. Ils quittent leur cellule pour se rendre à l'ouvrage et ils y retournent pour y manger, réfléchir et dormir. Les dimanches, la seule diversion à la monotonie de la vie cellulaire est l'heure du service religieux, et lorsqu'une fête tombe un lundi, cette heure leur apporte le seul soulagement qu'ils aient pendant les deux jours et les deux nuits.

Plus loin:

On a aussi sévèrement exigé le travail, le deuxième moyen de correction prescrit dans la loi. Il y a des années, alors qu'il existait dans nos pénitenciers un système de métiers productifs, on observait assez bien sans doute l'esprit de la loi qui était de donner un "travail bien ordonné".

L'abandon de ces industries a rendu impossible l'emploi des détenus à un "travail bien ordonné".

Et encore:

La situation industrielle des pénitenciers du Canada est un déshonneur pour le Dominion. On fait une tentative honnête pour tenir tous les prisonniers employés à quelque chose, mais ce n'est qu'une tentative. A la connaissance de vos commissaires, il n'y a pas un seul atelier bien outillé, bien conduit, et continuellement en activité dans toutes les prisons.

Je puis ajouter que les directeurs des pénitenciers qui désirent un changement m'ont confirmé cette assertion. Le rapport continu:

La raison en est facile à trouver. Il n'y a pas de marchandises à faire et s'il y en avait il n'y a pas d'endroit pour les vendre. La forge à Kingston, marchait bien lors de la visite des commissaires. On était à façonner des portes pour une nouvelle prison dans l'Ouest. Quand cet ouvrage sera fini, la direction sera en peine de trouver de l'emploi pour tous les hommes de la forge. L'atelier de confection, les ateliers de menuiserie, de peinture et de ferblanterie ne fonctionnent que pour les besoins de l'institution.

L'on a parlé du tas de pierre. Il existe encore je crois à Kingston et dans les autres pénitenciers. Ecoutons ce qu'en disent les commissaires:

On a trouvé les ateliers dans un état passablement satisfaisant. Comme le reste des édifices ce sont des constructions démodées et dont on pourrait améliorer l'éclairage et la ventilation. Les plafonds sont hauts et rien n'indique qu'il y ait encombrement de travailleurs dans aucun atelier en particulier. Pour ce détail, il y a lieu cependant de faire exception pour le hangar où l'on casse la pierre. Ce département était défectueux sous tous rapports. L'air y est surchargé de poussiège de pierre, et on ne semble pas prendre de mesures suffisantes pour s'en débarrasser. Les latrines situées à une extrémité de la bâtisse, sont mal construites et dégagent une odeur infecte. Au delà de soixante-dix prisonniers, parmi lesquels de tout jeunes garçons, travaillaient dans ce département lors de la visite des commissaires. Ils étaient disposés en rangs, les uns en face des autres, et la pierre qu'ils cassaient était entassée en grosses piles devant eux. A mesure que la matière brute était cassée à la grosseur voulue, des manœuvres leur apportaient, sur des brouettes, de nouveaux approvisionnements pris dans la cour. Un ordre parfait régnait parmi les détenus. On n'entendait pas un seul mot, mais les coups monotones des marteaux, les visages tristes et pâles de ces hommes courbés à une besogne malsaine, stérile et dégradante, constituaient une protestation silencieuse, mais énergique contre le système qui permet, ou rend nécessaire, une semblable ignominie. On n'a rien dit, et l'on ne peut rien dire pour la défense de cette répétition, en plein vingtième siècle, du travail sans relâche des galériens.

Je me suis laissé dire que si les membres de cette Chambre pouvaient par impossible être forcés de vivre quelques jours dans une institution semblable, leur opinion sur ce sujet, se modifierait du tout au tout. Nous sommes pour la plupart retenus à nos affaires et nous ne pouvons voir ces choses-là de près, mais si nous étions témoins de l'existence dans ces institutions, je suis certain que pas un membre de cette Chambre ne voudrait la tolérer une année encore.

Autre point sur lequel je tiens à appeler l'attention de la Chambre: l'absence d'aliéniste compétent dans la plupart de nos institutions pénitentiaires. Quiconque étudie les problèmes sociaux doit admettre que nombre de crimes sont directement attribuables à des défectuosités mentales. L'on ne peut visiter des maisons de détention sans remarquer beaucoup de tarés, et se confirmer dans cette opinion en conversant avec les médecins et les directeurs. Un très grand nombre de détenus sont vraiment tarés et cependant nous les traitons comme s'ils étaient absolument conscients de leurs crimes. Cette méthode incertaine et contraire à la science ne peut durer indéfiniment. Nous reconnaissons tous que le crime est en grande partie la conséquence de quelque défaut atavique ou de quelque désordre social, et nous devrions prendre quelque moyen d'empêcher d'une part la propagation des tarés, et, de l'autre, ces désordres sociaux qui augmentent le nombre des criminels.

Je n'insisterai pas sur un autre point mentionné par les commissaires, savoir les punitions infligées pour infraction des règlements de la prison. L'on a été très sévère sur ce sujet dans le passé. L'horreur de ces châtiments n'apparaît bien qu'en songeant à l'état mental de ceux à qui on les applique. Avant de s'en rapporter à des gardes qui ne sont pas particulièrement experts en ces questions, l'état physique et mental de ces prisonniers devrait certainement être constaté.

J'insiste en outre sur une meilleure classification des détenus. Récidivistes et débutants sont envoyés dans les mêmes prisons. Il devrait être facile de s'arranger de manière à enfermer ceux qui en sont à leurs premières infractions dans un lieu et les endurcis ailleurs. Le système actuel qui consiste à envoyer aux prisons provinciales, souvent moins bien tenues que les pénitenciers, les délinquants condamnés à de brèves détentions, et dans les pénitenciers les coupables condamnés à deux ans et plus, est arbitraire, comme les autorités l'ont déjà fait remarquer souvent. Il n'est que raisonnable de juger cette question non au point de vue du crime mais au point de vue du criminel. Dans certains cas, les délinquants, bien qu'ils aient commis ce que l'on appelle un crime grave, peuvent être jeunes—de fait, dans bien des cas, ils en sont à leur premier délit; d'un autre côté, bien des criminels endurcis peuvent être envoyés au pénitencier pour un crime comparativement insignifiant. Il me semble que l'on devrait adopter un classement soigné.

De plus, dans ces institutions, on devrait laisser une grande latitude aux autorités en ce qui a trait au mode de traitement des pri-

sonniers. Dans les hôpitaux, nous avons plusieurs salles; nous avons une grande variété de traitements pour les différentes maladies. J'en conclus que dans nos pénitenciers, qui seront un jour considérés comme des hôpitaux pour les maladies mentales beaucoup plus qu'aujourd'hui, on devrait permettre des traitements variés pour les divers prisonniers, tenant compte, dans chaque cas, de l'opinion des principaux criminalistes qui prétendent que le châtiment qu'administre l'Etat—ou le traitement, devrais-je dire,—est plutôt réformateur que pénal.

Relativement au paiement que préconise la motion, je désire revenir à ce rapport de 1914, simplement parce que c'est là l'avis d'un autre groupe de gens, avis exprimé il y a déjà onze ans. Je cite:

On a beaucoup insisté auprès de vos commissaires pour que la rémunération soit accordée aux prisonniers, ou qu'une partie de cette rémunération soit consacrée au maintien de leurs familles. A l'heure actuelle, les prisonniers détenus au Canada, au lieu de gagner quelque chose pour l'Etat, ont coûté au Gouvernement $300 d'entretien chacun par année.

D'après les chiffres fournis aujourd'hui, il en coûte maintenant beaucoup plus de $500 par année pour chaque prisonnier.

Même si l'on établissait un choix d'industries du pays, et que ces industries fussent exploitées avec succès, il n'est pas probable qu'elles suffiraient à solder les frais subis pour le maintien de nos prisons. Cependant, elles devraient réduire de beaucoup le poids annuel des dépenses qui retombent sur le pays et, en même temps, pourvoir à l'accumulation d'un fonds pour la rémunération des prisonniers ou l'assistance aux familles des détenus.

Je désire souligner ce point, car je sais que certains qui désirent qu'on secoure les familles des prisonniers sont portés à dire: "Bien, accordez le paiement dans le cas où le prisonnier a une famille, mais n'accordez rien dans les autres cas." Voici ce que suggère la commission sur ce point:

Tout système de salaires devrait s'appliquer à tous les prisonniers. Si l'on ne rémunérait que les hommes mariés, ou ceux sur qui dépendent des parents, les autres prisonniers, également habiles et industrieux, s'en plaindraient et avec raison. Même, le fait que cette rémunération serait accordée, non pas au prisonnier, mais à sa famille, ne diminuerait en rien le mécontentement. Les seuls prisonniers qui pourraient être justement exclus de cette liste de salaires sont ceux qui le seraient pour inconduite.

Le système de rémunération et de paiement accordés aux prisonniers, selon leur compétence et l'industrie qu'ils exploitent, a été adopté dans plusieurs institutions des Etats-Unis et d'Europe. Comme stimulant au travail et à la bonne conduite, il est de grande valeur. Ils travailleront avec plus d'encouragement, lorsqu'ils sauront qu'ils vont tirer profit à un faible degré, du produit de leur travail. De fait, leur production augmentée ainsi, cela a été démontré, couvre une très grande partie des dépenses occasionnées par le paiement des salaires. On peut avoir une idée de la production obtenue avec le système de rémunération, en examinant le bordereau des salaires de l'institution de Stillwater (Minn.). Cette institution, comme nous l'avons vu, a donné à l'Etat, l'an dernier, un profit de $362,000 par ses industries. A Stillwater, l'argent payé aux prisonniers, est considéré comme "salaire sur le travail supplémentaire." Dans le mois d'octobre 1913, 24 prisonniers ont travaillé le plein mois, soit 27 jours, et ont reçu un salaire supplémentaire se chiffrant à $282.57, ou une moyenne de $11.71. Les sommes touchées par ces détenus varient beaucoup: un prisonnier a reçu $22.89 pour son salaire du mois; les salaires de quatre autres hommes se sont élevés de $15 à $20, et sept autres n'ant pas touché $10 pour leur salaire du mois.

Comme la chose se voit aujourd'hui.

La rémunération des prisoniers, dans les conditions industrielles que nous trouvons aujourd'hui dans nos pénitenciers, serait plutôt une question de charité que d'administration. La question se pose: Doit-on laisser, comme à l'heure actuelle, aux institutions de charité locales le soin de soulager les misères qui existent dans les foyers d'un grand nombre de prisonniers et les souffrances qu'ont à endurer ces innocentes familles, ou bien, doit-on augmenter le crédit des pénitenciers et venir en aide à ces familles?

M. EULER: L'honorable député nous dira-t-il s'il est ou non en faveur de la mise en vente des produits des pénitenciers en concurrence avec le produit du travail libre?

M. WOODSWORTH: J'allais aborder ce point. Puisque l'on a déjà mentionné l'attitude du travail organisé, je suis porté à croire que, comme proposition générale, je devrais accepter le point de vue qu'a exprimé l'honorable représentant de Lisgar (M. Brown). Si nous avions un système quelconque de production et je devrais ajouter, de distribution, il n'y aurait aucune raison d'hésiter à permettre au produit du travail des pénitenciers de prendre le chemin des marchés ordinaires; mais malheureusement nous n'avons pas de système convenable de production ni de distribution. Dans les circonstances actuelles, le travail organisé a craint que les produits des pénitenciers et des prisons, fabriqués sans concurrence aucune et à un coût moindre que le coût normal, causassent un tort considérable aux produits du travail libre.

M. GOOD: Si les prix étaient les mêmes, l'objection disparaîtrait-elle?

M. WOODSWORTH: Pas autant, et je crois que cela a compté pour quelque chose chez les ouvriers qui ont considéré cette question. Je puis dire que les ouvriers ont accordé beaucoup d'attention à cette question. Ils sont loin d'avoir pris une attitude arbitraire ou étroitement égoïste. Si les prix étaient normaux, il est évident que cela aiderait beaucoup, mais il est encore vrai que, dans l'état de choses économiques actuel, on aurait des difficultés. Il y a aujourd'hui surproduction, mais ce n'est pas une surproduction absolue. Je dirais plutôt que la production dépasse le pouvoir d'achat de la popula-

tion. Voilà le véritable mal auquel nous avons à faire face aujourd'hui. Nous savons que, de tous les côtés, nous éprouvons des difficultés à trouver des marchés. Les manufacturiers de ce pays viennent ici nous réclamer la protection afin de pouvoir faire concurrence à la main-d'œuvre moins dispendieuse de l'Europe et à l'immense production des Etats-Unis. Eh bien, si nos manufacturiers éprouvent le besoin de se protéger, on ne saurait guère s'étonner que l'ouvrier, qui gagne des gages un tout petit peu plus élevés que le montant nécessaire pour entretenir des hommes dans les pénitenciers, craigne la concurrence de ceux-ci et demande protection. Nous pouvons donc voir là pourquoi le travail organisé a été quelque peu hésitant sur cette question, voulant sauvegarder ses intérêts. D'autre part, j'aime à dire que le travail organisé s'intéresse beaucoup au bien-être des prisonniers. Les hommes qui se sont fait appréhender et qui ont le plus souffert de la rigueur de la loi viennent malheureusement, en très grande partie, des rangs des ouvriers. Il semble que les criminels de haut ton trouvent quelque moyen d'éviter les peines les plus sévères. Le travail organisé s'intéresse énormément au sort des prisonniers et il consent à endosser tout arrangement propre à protéger ces hommes durant le temps qu'ils sont derrière les murs des pénitenciers.

En passant, je puis me permettre de signaler ici une anomalie qui se présente dans le monde entier. Nous avons peur de produire trop de marchandises. Je me demande s'il ne nous serait pas possible, en attendant que tout notre système de production et de distribution soit changé, de faire en sorte que les sans-travail de tout notre pays, les centaines de milliers de personnes aujourd'hui sans emploi dans le Canada, puissent être pourvus des nécessités de la vie par ces institutions, et cela jusqu'au jour où l'Etat pourra leur trouver de l'emploi. Je ne présente pas cette suggestion comme une solution de notre problème économique; je ne le fais que pour montrer qu'une expérience de ce genre nous ferait comprendre l'anomalie dans laquelle nous nous trouvons et qu'elle pourrait nous engager à réorganiser notre société, de manière à ne pas produire seulement pour le profit, mais pour les besoins du peuple. Je ne désire cependant pas m'engager sur ce terrain cet après-midi. A la suite des décisions que le Congrès des Métiers et du Travail du Canada a prises après mûre délibération, le Gouvernement ne devrait pas hésiter, je crois, à endosser et à adopter le projet de résolution présenté par l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Quand nous aurons ce travail productif et le paiement des prisonniers, il y aura peu à faire pour sauvegarder les intérêts des ouvriers à ce sujet.

Qu'il me soit permis de dire que le temps est sans doute arrivé pour nous de considérer bien davantage le côté scientifique de cette question de la réforme des prisons. A l'égard des criminels, nous avons hérité de vieilles idées qui ne tiennent plus debout quand nous étudions la société moderne. Je me permets d'espérer que le département de la Justice pourra, dût-il lui en coûter une petite somme de plus, consentir à ajouter à son personnel quelques hommes qui auront fait une étude approfondie de ces questions. Quand les vues de ces hommes seront connues, j'espère qu'elles ne seront pas reléguées au fond des tiroirs comme la chose est arrivée si souvent dans le passé, mais que nos gouvernants, même au sein de la vie politique intense qu'ils doivent mener, considérons un peu plus le côté humain de cette question, qu'ils penseront davantage au bien-être des hommes et des femmes et moins aux institutions dans lesquelles ils sont abrités.

M. MARTELL: Je n'ai pas l'intention de discuter longuement ce projet de résolution. Il me semble qu'une certaine partie de ce projet n'est simplement qu'un encouragement au crime. Voici qu'un individu, probablement méchant, commet un crime. On le condamne et on l'envoie en prison. Si ce projet de résolution est adopté, surtout la dernière partie, voici ce qui peut arriver. Cet individu peut être condamné à trois ou quatre ans de pénitencier. On le force à travailler, et ce n'est que justice, car c'est pour le punir de son crime qu'on l'envoie dans cette institution et qu'on l'y garde durant trois ou quatre ans; c'est pour cela qu'on doit le contraindre à faire un travail physique réel.

On l'oblige à travailler et le gouvernement du pays garde en dépôt l'argent qu'il gagne en attendant sa libération. En ces temps de chômage, alors que, dans le pays, l'on remarque un certain élément fauteur de troubles et propagandiste des idées bolshévistes, nombreux sont ceux qui iraient volontiers au pénitencier. Jouissant de leur liberté, ils ne mettraient rien de côté; ils n'ont pas le sou et sont renvoyés de porte en porte. Mais le même homme, emprisonné et forcé de travailler, recevra probablement, lors de sa libération, mille ou quinze cents dollars, ce qui représente ses gains, dit-on. Le résultat serait que cet homme commencerait une nouvelle carrière de crimes.

M. BROWN: Croyez-vous que le fait qu'il possède $1,000 rendra plus ou moins certaine cette éventualité?

M. JACOBS: Il aura un plus fort capital.

M. MARTELL: Il aura le capital voulu pour recommencer sa carrière.

M. BROWN: N'ayant pas de capital il ne serait pas une menace pour la société, je suppose?

M. MARTELL: Si on l'a corrigé et si on lui a enseigné un métier, il y a gagné d'autant. En outre, on l'avait emprisonné afin de protéger la société. Si l'on admet que le travail de cet homme qui est peut-être un célibataire, soit rémunéré, le gouvernement gardera ses gains en dépôt. Tant qu'il est au pénitencier, il ne peut dépenser cet argent et, quand il est libéré, il a mille dollars d'économies. Cette manière d'agir portera certains individus à commettre un crime afin d'être enfermé au pénitencier, puisque le gouvernement se chargera alors de lui faire des économies.

M. BANCROFT: Mon honorable ami prétend-il que lorsqu'un homme devient capitaliste il est porté à commettre des crimes?

M. MARTELL: Pas du tout, ce n'est pas ce que je dis; mon honorable ami ne m'a pas compris. Notre pays a, naturellement, besoin de capital. Mon honorable ami sait lui-même que si l'état des affaires avait été plus prospère dans la région du pays d'où il vient il n'aurait pas été forcé d'en partir.

M. WOODSWORTH: J'allais demander si ce ne serait pas une excellente protection contre le bolshévisme qu'un homme devînt capitaliste à sa sortie du pénitencier.

M. MARTELL: Non; cet homme irait probablement d'un extrême à l'autre. On emprisonne un homme, à mon avis, pour protéger la société et pour le punir de son crime. Vous voulez maintenant le punir en lui versant un salaire aussi élevé, sinon plus fort, que s'il était en liberté; vous voulez le récompenser, en lui donnant un salaire pour le travail qu'il fait au pénitencier. Cela équivaut à un traitement de faveur, irritant pour le pauvre homme libre, honnête mais malheureux, qui tente d'accomplir une œuvre d'homme honnête, avec son cerveau et ses bras, et qui n'a pas pu, peut-être, économiser un sou. On envoie le criminel au pénitencier où il est entretenu aux frais de l'Etat. Et a l'expiration de sa peine, l'Etat lui donnerait une certaine somme d'argent qui représente, prétend-on, le salaire que lui vaut son travail?

Un DEPUTE: On lui donne une prime.

M. MARTELL: Oui, c'est encourager le crime. Je suis porté à désapprouver toute la motion, mais je pense qu'on ne devrait pas laisser souffrir les enfants innocents. Un homme, avant de commettre un crime, devrait réfléchir aux conséquences possibles de son acte.

[M. Brown.]

Mlle MACPHAIL: La remarque de mon honorable ami par rapport aux enfants innocents qu'on ne doit pas laisser souffrir, s'applique-t-elle aux enfants de son propre comté seulement?

M. MARTELL: Je n'ai pas entendu la question.

Mlle MACPHAIL: Mon honorable ami, en parlant des enfants innocents que l'on ne doit pas laisser souffrir, songe-t-il aux enfants de son propre comté?

M. MARTELL: Certainement, à tous les enfants du pays.

M. JACOBS: Il y a des innocents dans son comté.

M. MARTELL: Tous les enfants de mon comté sont innocents. Je crains que cette remarque ne s'applique pas à tous les enfants du comté de mon honorable ami. J'ai clairement exprimé mon opinion, si je ne me trompe, et je propose un amendement:

Que tous les mots après "ayants droit", dans le second paragraphe de la résolution, soient retranchés.

Cela n'empêchera pas l'Etat de venir en aide aux enfants ou aux ayants droit; mais si le détenu n'est le soutien de personne, je ne crois pas qu'il devrait y avoir une prime d'encouragement à la criminalité en donnant une rétribution à un homme à sa sortie du pénitencier.

M. GARLAND (Bow-River): Je n'avais pas l'intention de retarder la Chambre en participant à ce débat, et sans l'amendement de mon honorable collègue de Hants je n'aurais pas pris la parole. Je tiens à féliciter l'honorable représentante de Grey-Sud-Est d'avoir amené cette question et de l'avoir traitée d'une aussi heureuse manière. Elle l'a envisagée au point de vue humanitaire, celui qui paraît avoir le plus influencé les conclusions des rapports du département de la Justice en cette matière.

Soit dit en passant, mon collègue de Hants n'aurait probablement pas proposé son amendement s'il eût attaché le poids qu'ils méritent à ces rapports. Peut-être ne les a-t-il pas lus; ce qui me forcera d'en citer quelques extraits. Monsieur l'Orateur, l'idée essentielle exprimée dans cette résolution c'est qu'il faut réformer le criminel plutôt que de le châtier. C'est du moins, je pense, l'intention de l'auteur de la résolution.

On dit dans les rapports du département qu'on ne parvient pas à réformer les criminels par le châtiment. Dans la deuxième partie de la résolution on propose que le célibataire ou l'homme sans charge de famille soit occupé à un travail productif. Il gagnera

quelque chose et une partie servira à son entretien au pénitencier et à l'entretien de l'institution. Qu'est-ce qu'il faut faire avec ce qui reste de la rétribution de son travail? A qui appartient-il en justice? D'après moi il appartient au détenu, lui-même, et je proposerais que si on a formé un bon montant, il lui soit remis à sa libération, mais que le directeur du pénitencier en reste le dépositaire et le gardien. Avant d'être libéré le détenu serait amené devant lui et on discuterait des projets d'avenir du prisonnier; de cette façon le directeur pourrait lui donner des conseils, tout comme le font nos directeurs, les banquiers, en vue de l'aider à refaire sa vie. On n'aurait pas besoin de lui remettre en mains tout le produit de son travail; on pourrait le lui rembourser par versement selon que l'exigeraient les nécessités du commerce ou de l'état que cet homme aura embrassé. Quant à ce qui est de la première portée de la résolution je ne pense pas qu'on puisse contester la sagesse de l'adopter.

Je n'ai pas entendu formuler d'objection, mais peut-être mes honorables collègues ignorent-ils certains détails de l'état de misère qui peut se produire, et à cette fin j'attire leur attention sur une lettre que j'ai reçue le 31 janvier de cette année d'une union de mineurs. Cela pourra être une réponse à la question de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) qui s'inquiétait de l'attitude à cet égard du travail organisé. Cette lettre parle d'un secrétaire de cette union, homme fort estimé et occupant un poste de responsabilité. Il s'était enfui avec les fonds de l'union jusqu'à Seattle, où il fut mis en état d'arrestation, puis ramené au Canada et incarcéré pour trois ans. Au bout d'une année ceux dont il avait volé l'argent firent circuler une requête en faveur de son élargissement, non pas qu'ils eussent, d'aucune façon voulu pardonner le crime, mais parce que sa femme et ses enfants étaient dans la plus grande détresse et souffraient grandement. Voilà ce qui a été l'attitude du travail organisé en cette occasion. On demandait la libération de l'homme parce que sa femme souffrait. On pourra répondre: "En effet, on préférait le voir libéré, plutôt que lui voir exécuter en prison, un travail rémunéré", mais qu'est-ce qu'il aurait fait en sortant? Il se serait mis à faire concurrence à ses compagnons; il serait retourné, aussitôt, aux mines et se serait procuré un emploi faisant concurrence à ces mêmes hommes dans leur propre sphère. Et pourtant, qu'il leur fit concurrence dans leur propre domaine ou derrière les murs d'une prison, le résultat en était-il beaucoup changé? Il ne l'était nullement, et je ne crois pas que le travail organisé soulève d'objection sérieuse à cette résolution. Dans le rapport du surintendant des pénitenciers de 1922, Je trouve ce qui suit:

> Dans tous les pénitenciers les conditions ont été grandement améliorées...

Et à juste titre. Au nombre de ces réformes sont les suivantes et je les signale à l'attention de l'honorable député de Hants:

> ...L'abandon de l'idée de conduire tous les hommes d'après des procédés empiriques et la substitution à ce régime de l'étude personnelle de chaque détenu et d'un traitement approprié à son tempérament et à ses aptitudes.

Plus loin je trouve ce qui suit:

> Les efforts que font maintenant les officiers du pénitencier pour trouver un emploi aux détenus à leur libération.

Plus loin voici une citation tirée du rapport d'un ancien inspecteur des pénitenciers:

> La société s'est rendu compte par une terrible expérience que son système de détention ou d'emprisonnement s'est souvent révélé le plus grand facteur de la criminalité qu'il était destiné à supprimer et le plus efficace instrument pour la produire.

Je trouve dans un autre rapport une comparaison entre les effets produits par l'ensemble du régime établi dans les divers pays. Et je transcris la déclaration suivante, à la page 14:

> En Angleterre, on s'est départi de la sévérité des années passées et l'on emploi maintenant des méthodes bien plus sensées et plus humaines. Aucune criminelle mollesse ne marque cependant l'application de la loi ou le traitement des condamnés. Il semble donc que si nous voulons obtenir de bons résultats, des résultats sensés au Canada, nous devrions étudier les systèmes anglais dans la vue d'adopter les réformes qu'ils peuvent nous offrir.

L'extrait suivant du *Philadelphia Ledger* est des plus étonnants et des plus convaincants:

> On a mentionné le livre de Raymond B. Fosdick: "American Police Systems". Quelques-uns des chiffres qu'il donne sont presque incroyables. Par exemple, les arrestations à Boston en 1918 ont dépassé de 32,520 le nombre total des arrestations opérées à Londres; vous voyez donc qu'une diminution des arrestations est une conséquence de la peine des criminels.

Voilà qui n'étaye guère l'argument de l'honorable député de Hants (M. Martell). Les arrestations à Philadelphie en 1919 ont dépassé de 20,005 les arrestations opérées à Londres, et les arrestations à Chicago ont dépassé de 61,874 celles de Londres; en 1918, l'excédent des arrestations à New-York sur celles qu'on a opérées à Londres a été de 111,877. En 1919, il y eut 5,527 vols d'autos à New-York, seulement 200 à Londres, seulement 10 à Liverpool. En 1918, il y eut un vol à main armée à Chicago, contre un vol à Londres, et 14 contre chaque vol en Angleterre et au pays de Galles. En 1916, il y eut plus de vols à main armée à Los Angeles que

dans l'Angleterre, l'Ecosse et le pays de Galles réunis. Liverpool est plus populeux que Cleveland d'un tiers et cependant on signala à Cleveland en 1914 trente fois plus de vols à main armée qu'à Liverpool. On peut prétendre qu'il y a d'autres facteurs à considérer. Je crois que d'autres facteurs ont contribué à produire cette situation, il n'en reste pas moins établi que dans le cas d'un généreux traitement tendant à développer les meilleurs instincts de l'homme, au lieu de lui appliquer une discipline sévère, nous relevons les résultats plus favorables.

J'aimerais à établir un autre point. Environ 60 p. 100 des détenus envoyés au pénitencier le quittent sans avoir subi de châtiment corporel. Plus on administre de châtiments corporels dans une prison, plus forte est la probabilité que l'établissement est mal administré. Je citerai maintenant l'extrait suivant du rapport de 1921 du surintendant des pénitenciers:

> Il a été aussi démontré que le châtiment corporel ramène rarement à la vertu. La force physique peut enrayer et réprimer pour un temps diverses formes du mal, mais d'ordinaire ce n'est que pour les rendre ensuite plus intenses et les enraciner mieux.

S'il en est ainsi de la force physique, sûrement tout progrès d'une méthode plus élevée, plus sensée et plus humaine de traiter les prisonniers à l'époque de leur libération et durant la période de leur rétablissement dans la vie civile, contribuera aussi à une amélioration.

J'espère, monsieur l'Orateur, que la Chambre n'adoptera pas l'amendement de l'honorable député de Hants (M. Martell). Nous ne devrions certainement pas songer uniquement à punir le crime. Nous devrions songer à le prévenir, et comme cette résolution, à mon sens, y contribuera beaucoup en donnant au forçat plus de respect de soi-même et en lui permettant de traiter en égaux ceux avec qui il entrera en concurrence, après sa sortie de prison, je pense que la résolution devrait avoir l'approbation de chaque député.

M. EULER: J'ai très peu de chose à ajouter à ce qu'on a dit et il est probable que je n'apporterai pas un nouvel argument, mais je tiens à exprimer mon approbation du principe de la résolution déposée par l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Je pense qu'elle mérite des félicitations pour avoir soumis cette question à la considération de la Chambre afin que nous prenions des mesures. La résolution honore son esprit et son cœur parce qu'à mon avis ses recommandations sont bonnes au point de vue économique et témoignent de ses sentiments humanitaires. Mais je ne puis souscrire, j'en ai peur, à l'une de ses assertions, à savoir que le crime est presque entièrement une maladie. Ce peut être vrai jusqu'à un certain degré, mais si nous reconnaissions cela pour entièrement vrai, nous serions témoins, je le crains beaucoup, d'une très forte hausse de criminalité, si nous n'avions pas nos lois pénales et répressives. On a dit qu'il ne faut pas envoyer les gens en prison et les punir dans un esprit de vengeance. D'accord. Il n'appartient pas à l'humanité ou à la société d'exercer la vengeance. Le principal motif de l'emprisonnement d'un homme, à part le caractère répressif de la mesure, c'est sa punition et si possible sa réformation. J'approuve la première partie de la résolution qui pourvoit à assurer constamment du travail aux forçats durant leur séjour au pénitencier. La sagesse de la mesure paraît l'évidence même; il faut employer sans cesse ces hommes durant leur détention. Je m'en suis convaincu il n'y a pas longtemps quand j'ai eu, je ne dirai pas le plaisir, mais ai fait l'expérience quelque peu déprimante de visiter le pénitencier de Kingston et d'y voir ce qu'on y fait. Les détenus n'étaient pas tous occupés et ils auraient dû l'être pour leur plus grand bien. En sorte que la première partie de la proposition ne nécessite pour ainsi dire aucun débat. La deuxième partie pourrait être discutable, quoique je ne sois pas prêt à admettre la prétention de notre collègue (M. Martell) qui a dit qu'on encouragerait la commission des crimes en rétribuant le travail des prisonniers.

M. MARTELL: Je me serai mal exprimé. J'ai dit que le pénitencier cesserait de faire peur aux criminels, s'ils savent qu'ils pourront y gagner de quoi soutenir leurs familles.

M. EULER: Je ne suis pas de votre avis. La grande peur, pour tout homme c'est d'être privé de sa liberté et d'être déshonoré. Il sait qu'en sortant du bagne il sera en horreur à ses concitoyens. La rétribution des condamnés pour le travail exécuté en prison n'a aucune portée sur la question de savoir ce qui donne la crainte du châtiment. La plus grande punition est la privation de la liberté. On n'a qu'à observer ce qui se passe à Kingston pour le comprendre.

M. MARTELL: Quand un homme a purgé sa peine et rentre dans la société, nul ne peut lui jeter à la face impunément l'épithète de criminel, sans s'exposer à des dommages-intérêts pour diffamation de caractère. Le forçat libéré reprend sa situation légale, et bien qu'on puisse éprouver à son égard pour lui quelque répugnance, il n'en souffrira pas autrement, surtout s'il a de l'argent en poche.

M. EULER: Théoriquement, oui, c'est possible.

[M. Garland (Bow-River).]

M. GARLAND (Bow-River): L'orateur dit-il que la situation de l'ancien forçat est aussi bonne après qu'avant son incarcération?

M. EULER: Je vais répondre à cela. Notre collègue (M. Martell) a sans doute raison au point de vue juridique. Quand un condamné a fait sa peine il est légalement réhabilité. Mais personne ne prétendra qu'il jouira parmi ses concitoyens de la même position sociale qu'il occupait avant qu'il aille au pénitencier.

M. MARTELL: S'il en sort avec de l'argent, sa position n'en sera peut-être que meilleure.

M. EULER: Je soutiens la résolution non précisément parce qu'elle permet à un détenu de gagner un peu d'argent, mais je crois qu'il est bon qu'un homme ait le moyen de recommencer sa vie. Mon principal motif, c'est qu'il faut faire en sorte que la mère et les enfants ne souffrent pas du crime de leur chef. C'est un principe consacré par la législation de l'Ontario qui accorde la liberté conditionnelle à un condamné afin de lui permettre de subvenir aux besoins de sa famille.

Tel est le principal motif qui me porte à défendre le projet de résolution. Cela me paraît juste. Le Parlement devrait faire tout le possible pour amoindrir les souffrances morales et physiques des innocents. J'irai au delà. Toute la résolution mérite mon appui. Je ne vois par de mal à donner les moyens à un détenu, privé de sa liberté, de refaire sa vie honnêtement au lieu de recourir à des expédients criminels pour assurer son entretien. Les pouvoirs publics doivent tout faire pour l'empêcher de retomber dans le crime.

M. FORKE: Je ne veux pas laisser passer cette occasion de féliciter notre aimable collègue de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) et de l'encourager de mon adhésion. Je n'ai pas beaucoup de connaissance dans l'administration des pénitenciers, mais j'ai visité toutes les prisons du Manitoba.

J'ai écouté avec intérêt ceux de nos collègues qui ont pris la parole et je crois que nous sommes entrés dans la bonne voie en ce qui concerne le régime des détenus. Il y a dans le châtiment des criminels un aspect qu'il ne faut pas perdre de vue. Le bandit qui assomme le voyageur sans défiance doit être puni comme il le mérite, ce qui n'empêche pas qu'on puisse s'occuper de le réformer. Le crime augmente terriblement de tous côtés, mais pas uniquement parmi les individus dont l'intelligence laisse à désirer. Le banditisme et un grand nombre d'autres crimes de même nature accusent une augmentation alarmante au cours des dernières années, de sorte qu'il doit y avoir une cause à cette situation. Voilà pourquoi il est à propos d'examiner cet aspect du problème.

Les souffrances endurées par les innocents sont peut-être l'un des faits les plus tristes dans l'existence humaine. C'est déplorable, mais personne ne peut commettre un crime sans qu'il s'en suive des misères sans fin pour toute la famille du criminel. Pour moi, la société n'a pas été très juste de ce chef, car elle fait retomber sur toute la famille le poids des délits que commet l'individu. Voilà la situation et nous n'y pouvons rien; nous nous rendons compte de l'injustice, mais elle n'en existe pas moins. Au Canada, nous pourrions peut-être faire un peu plus pour enrayer la criminalité. Du moment qu'un criminel a dépassé l'âge moyen, je n'ai guère d'espoir qu'on parvienne à en faire un citoyen irréprochable. N'allez pas croire, monsieur l'Orateur, que je désespère de la réforme de qui que ce soit. Je crois dans l'histoire du bon larron crucifié avec le Sauveur. Mais notre grand espoir réside dans l'éducation de la jeunesse. Nous devons inculquer des idées justes à nos jeunes gens, car un bon nombre d'amusements en vogue, ne sont guère de nature à relever les idéals de la jeunesse. Il se commettrait moins de crimes, si nous faisions ressortir avec plus de force la dignité du travail et si nous instruisions mieux nos jeunes gens de façon qu'ils se rendent bien compte du but de la vie et des saines joies qu'elle comporte. On se fait une fausse conception de la vie; on ne songe qu'à s'amuser. Or, le Sauveur l'a dit, il y a passablement longtemps: Il est venu sur cette terre pour que nous ayons la vie et que nous l'ayons plus abondamment.

Et, monsieur l'Orateur, voilà peut-être le but que nous poursuivons tous, nous voulons jouir de la vie et en retirer tout ce que nous pouvons. Cependant, c'est là aussi le but que poursuit le criminel. Nous devrions donc enseigner à nos jeunes gens ce qui constitue les grands et nobles buts de l'existence humaine, les idéals qui sont susceptibles de donner le plus de bonheur et à l'individu et à la race humaine toute entière. J'approuve de tout cœur les arguments de l'honorable représentant de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Je la félicite d'avoir proposé la résolution en discussion et j'ai l'intention de l'appuyer de mon vote.

L'hon. M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, je me joins à mon honorable ami de Brandon (M. Forke) pour faire part à la motionnaire...

M. MACLEAN (York-Sud): Notre gracieuse collègue.

L'hon. M. LAPOINTE: Disons notre gracieuse collègue selon l'heureuse suggestion de mon honorable ami. Je désire donc me joindre à l'honorable député de Brandon et lui faire part de la reconnaissance de la Chambre pour avoir proposé la présente résolution. Elle soulève une question digne de toute notre attention et la Chambre n'a pas perdu son temps en examinant ce problème. Nous partageons tous l'avis que les détenus dans nos institutions pénales devraient être occupés à un travail quelconque; l'oisiveté est le pire élément de démoralisation à tous les points de vue.

Deux théories sont en présence en ce qui regarde la réforme de notre régime pénitentiaire. Mon honorable ami de Hants (M. Martell) a exposé la manière de voir des tenants de l'une de ces théories. A leurs yeux, le prisonnier est en dette envers l'Etat et il doit l'acquitter par son travail; pour eux, nous devrions retirer des bénéfices de nos institutions pénales. Quant aux tenants de l'autre théorie, ils adoptent l'attitude que la principale fonction des prisons d'Etat, c'est de régénérer les détenus; ils préconisent le classement et la séparation des prisonniers en plusieurs catégories afin qu'il y ait possibilité d'effectuer la réforme du plus grand nombre. De plus, la tâche qu'on assigne aux détenus ne tient que le second rang en réalité, car le principal but visé, c'est la réforme morale du forçat. Je le déclare sans la moindre hésitation, je partage la manière de voir de cette dernière école, la régénération du criminel constitue à mes yeux le principal but vers lequel doivent tendre tous nos efforts. J'appuierai de mon vote la résolution.

Cependant, je partage aussi l'avis de mon honorable ami de Waterloo-Sud (M. Euler), qu'il ne faut pas dépasser le but et proclamer que le crime est une véritable maladie. Il existe une limite que nous ne saurions dépasser sans quelque danger. C'est un article que j'ai lu ces jours derniers, dans un bulletin publié par la commission criminelle de Chicago qui me décide à faire cette assertion. Le nombre des crimes à Chicago a augmenté dans une si terrible mesure, que l'association du commerce a été obligée de créer un organisme spécial que l'on désigne sous le nom de la commission criminelle. Les paroles que je vais citer sont du président de cette commission. Faisant allusion aux nombreux facteurs de criminalité, il s'est exprimé en ces termes:

> Un quatrième facteur tout particulièrement insidieux, a été le développement d'un mouvement parfaitement méritoire visant à l'étude du crime et des criminels, envisagés au point de vue sociologique et psychologique et la tentative d'instituer un traitement régénérateur ou réformateur qui replacera le criminel dans la catégorie des citoyens paisibles. Cependant, quel que soit le mérite ou le progrès qu'accusent tous ou chacun de ces facteurs, il est certain que les associations de criminels, avec la diligence et l'activité qui les caractérisent, se sont prévalues de toutes les faiblesses déployées dans la mise en vigueur de la loi. Du moment, qu'avec les meilleures intentions du monde, la société a laissé voir une tendance à tenir compte du point de vue sociologique et psychologique pour ce qui est de la répression du crime, les résultats ne se sont pas fait attendre;—le sentiment de la responsabilité individuelle a été diminué du coup chez le criminel et une faiblesse sentimentale s'est manifestée à l'égard d'un crime spécifique dans une cause particulière.

[M. Clark.]

Il y a sans doute beaucoup de vrai dans ces paroles. L'autre jour, à New-York, j'ai lu un article intéressant dans le *New York Herald Tribune*. Le juge Alfred J. Talley, dans son allocution aux jurés suppléants à la session générale de New-York, en janvier, a terminé par une description de la vie sociale à Sing-Sing:

> Il y a le cinéma tous les soirs, le baseball, les fins de semaine, le vaudeville une fois par semaine, et des représentations du Broadway une fois par mois avec le radio en n'importe quel temps. Ainsi, la moyenne des criminels passent de bien meilleurs moments à l'intérieur qu'en dehors de Sing-Sing.

Eh bien! je suis un réformateur de prisons, si ce titre signifie quoi que ce soit, mais je n'irais pas jusqu'à adopter pour nos prisons le système aujourd'hui en vigueur à Sing-Sing, s'il faut en croire le juge Talley. Je le répète donc, il ne faut pas aller trop loin dans cette direction. Mais à cette réserve près, j'approuve le principe et l'objet de la résolution.

Pour l'édification de la Chambre qu'elle me permette de lui expliquer ce que l'on fait aujourd'hui dans nos divers pénitenciers. A celui de New-Westminster, il ne se fait guère de travail pour les autres départements. On est à reconstruire entièrement les boutiques qui tombent en ruines, les cellules, la cuisine et le reste. On est également à construire un mur autour de la place, à mettre les ateliers à l'épreuve du feu. Il se fait aussi une exploitation agricole sur une petite échelle et du défrichement. Les prisonniers s'occupent également pour l'usage du pénitencier d'ouvrages de tailleur, de cordonnier, de ferblantier, de peintre, de mécanicien, de menuisier, de boulanger, et d'exploitation de carrière de sable.

Au pénitencier de la Saskatchewan, d'institution assez récente, puisqu'il date de 1913, les détenus ont déjà construit deux ailes de cellules, des boutiques, un hôpital, une nouvelle chambre de chauffe, une prison d'isolement et un édifice de l'administration contenant des bureaux, des chapelles, une école, une bibliothèque, une cuisine, un mess d'officiers et ainsi de suite de même qu'une demeure pour le préfet et le sous-préfet. Environ 488 acres

de terre ont été défrichées et mis en culture. Comme dans tous les autres pénitenciers, il se fait des travaux de tailleur, de cordonnier, de forgeron, de ferblantier, de peintre, de menuisier, de mécanicien, de boulanger et autres, toujours pour l'usage du pénitencier. Aujourd'hui, on ne travaille guère pour les autres départements et on se limite à la fabrication de harnais, d'ustensiles de fer-blanc et de quelques articles en bois. Il y a aussi à cette institution une briqueterie où l'on fait toute la brique dont le pénitencier a besoin.

Au pénitencier du Manitoba, les forçats se livrent à tous les métiers ordinaires, comme dans les autres institutions, pour son entretien. C'est là que sont réparés les sacs de dépêches des quatre provinces de l'Ouest. On est à construire un édifice considérable et à mettre sur un pied moderne des bâtiments démodés, à bâtir de nouvelles cellules, une écurie, un grenier, un hangar à outils, un silo, et un nouvel aqueduc. Il y a plus de 500 acres de terre en culture.

On s'adonne au pénitencier de Kingston à tous les métiers dont a besoin l'institution. Nous y voyons aussi une large manufacture de toile où sont fabriqués les nouveaux sacs de dépêches et où les vieux sont réparés; et aussi des tentes, des bâches, des sacs et autres articles requis par les divers départements.

M. ROSS (Kingston): Le ministre peut-il donner à la Chambre une idée du nombre des sacs faits et réparés par mois?

L'hon. M. LAPOINTE: Je n'ai pas se renseignement sous la main, mais je le fournirai plus tard à mon honorable ami. Des chaussures et des vêtements sont manufacturés à Kingston pour le ministère de l'Intérieur, de même que des hardes pour les chemins de fer nationaux. Il s'y fait aussi des barrières pour tous les autres pénitenciers. Une grande ferme est en exploitation de même qu'une carrière et la taille des pierres. Cette dernière occupation a pour objet des travaux de construction et de réparations. On y fait aussi des balais de même que des ouvrages de ferblanterie et de ferronnerie pour les autres départements. Les prisonniers s'occupent de travaux considérables de construction, y compris une nouvelle prison pour les femmes, de nouveaux égouts et un renouvellement de vieux ateliers. Il y a également une imprimerie.

A Saint-Vincent-de-Paul, outre les métiers ordinaires, le pénitencier manufacture des marchandises de cuir, tels que des reliures mobiles en cuir pour les magazines à l'usage des chemins de fer nationaux et des hôtels, des serviettes pour les fonctionnaires de l'Etat, des selles et ainsi de suite. On fait aussi des manches en noyer pour les outils de toutes sortes, de même que de petites quantités de chaussures et de vêtements pour les divers ministères. Il y a aussi une fabrique de conserves à l'usage de l'institution. Les prisonniers exploitent également une grande ferme. On a presque terminé la construction d'un nouveau îlot de cellules où on pourra loger 208 détenus; on achève aussi la construction d'une nouvelle entrée au pénitencier, de même que la réfection et la réparation de plusieurs des anciens ateliers et bâtiments que nous mettons à l'épreuve du feu et par ailleurs adaptons aux besoins du temps. La reliure est une autre industrie au pénitencier de Saint-Vincent de Paul.

A Dorchester on a les mêmes ateliers qu'aux autres pénitenciers, nécessaires pour les fins d'entretien général. En outre on y répare les sacs à dépêches pour les Provinces maritimes et on y confectionne les uniformes de la gendarmerie à cheval aux Provinces maritimes. On y exécute présentement un programme étendu de construction: élargissement du mur; érection d'un nouvel hôpital, d'une salle de classe, d'une bibliothèque, d'un nouvel îlot de cellules, réfection d'une aile cellulaire, construction d'une clôture et déblaiement d'une ferme dont près de 400 acres sont déjà en culture.

Avant 1921 les syndicats ouvriers s'opposaient à ce qu'on utilisât la main-d'œuvre des prisonniers même pour les besoins des départements fédéraux. Mais depuis 1921 leur attitude a changé; dans leurs conventions et ailleurs ils se sont prononcés favorables au travail des prisonniers dont le produit sert aux besoins de l'administration centrale. Cependant, je dois dire à l'honorable député de Lisgar (M. Brown) que non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis où, me dit-on, la main-d'œuvre des pénitenciers est utilisée sur une très grande échelle, les syndicats ouvriers s'opposent à ce que le travail des prisonniers fasse concurrence au travail libre. Il serait certainement très difficile d'appliquer ce régime à nos pénitenciers; mais cela n'est pas nécessaire. Je suis convaincu,—et je crois que les auteurs du rapport de 1921 en étaient persuadés aussi,—que la confection des objets que requiert l'administration centrale suffit amplement à occuper le temps et l'énergie des détenus de nos pénitenciers. Mais il nous est parvenu des plaintes à ce sujet tant des syndicats ouvriers que d'autres corps comme les chambres de commerce; les manufacturiers du vêtement, par exemple, ont adopté de vigoureuses résolutions contre ce qu'ils appellent la concurrence déloyale de la main-d'œuvre des prisons. Aux Etats-Unis, les manufacturiers comme les ouvriers consentent à

ce que cette main-d'œuvre soit utilisée pour les besoins des Etats. Si les produits de ce travail ne sont pas achetés et employés par l'Etat où ils ont été fabriqués ils le seraient par d'autres Etats selon une entente qu'on veut conclure. Si nous inaugurons ce régime au Canada il n'y a rien qui empêche les provinces d'arriver à une entente qui leur permette d'obtenir les produits des pénitenciers.

Qu'on me permette d'indiquer brièvement les objets qui peuvent très bien être fabriqués dans nos pénitenciers, lesquels sont bien outillés à cette fin: tous objets en canevas tels que tentes, prélarts, bâches, musettes, seaux, sacs de tous genres, etc.; tous genres de meubles, en bois; objets de toutes sortes en tôle ou en fer-blanc; vêtements et uniformes,—pour l'armée, la gendarmerie à cheval, etc.; objets en cuir, y compris les harnais, reliure, chaussures; manches de toutes sortes en noyer dur; travaux de forge; travaux de salle des machines; taille de la pierre; confection des balais. Je puis inclure les chaussures sans redouter les conséquences dans Québec-Est, car les manufacturiers de la chaussure m'y ont dit qu'ils n'ont jamais pu obtenir des commandes du Gouvernement.

M. HALBERT: Est-ce qu'il sera loisible aux membres du Parlement de s'y approvisionner?

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne sais pas. Peut-être s'ils payent.

M. JACOBS: Quand ils vont au pénitencier.

M. BROWN: A propos des objets fabriqués dans les pénitenciers, est-ce qu'on en met dans le commerce, ou sont-ils tous réservés aux départements de l'administration centrale?

L'hon. M. LAPOINTE: On n'en met plus dans le commerce maintenant; cela se faisait autrefois.

M. BROWN: On faisait de la ficelle d'engerbage à Kingston.

L'hon. M. LAPOINTE: Le régime d'entreprise,—c'est ce qu'on l'appelait,—déplaisait tant aux ouvriers du pays et a suscité tant de difficultés qu'on y a renoncé. Aujourd'hui il n'y a pas dans le commerce un seul produit de la main-d'œuvre des pénitenciers.

M. ROSS (Kingston): Le ministre propose-t-il que les objets qu'il a énumérés soient fabriqués dans les pénitenciers?

L'hon. M. LAPOINTE: Je dis qu'ils pourraient l'être; je ne dis pas qu'ils le seront. Je sais qu'on s'opposerait à la fabrication de certains d'entre eux dans les pénitenciers, mais l'honorable député ne doit pas perdre de vue

[L'hon. M. Lapointe.]

que je préconise la production à l'intention exclusive du Gouvernement, c'est-à-dire que pas un seul objet ne serait offert en vente dans le commerce.

M. McQUARRIE: Le ministre serait-il en faveur de faire faire les travaux publics par les prisonniers? Dans certains pays, ainsi au Sud-Africain, où j'étais l'été dernier, j'ai vu contruire une cale sèche presque exclusivement avec des ouvriers recrutés dans les prisons; on emploie aussi les prisonniers dans les mines de diamant à raison d'un shilling par jour. Le ministre serait-il en faveur d'adopter la même méthode dans notre pays, et, dans l'affirmative, voudrait-il qu'on emploie les prisonniers pour les travaux publics du gouvernement fédéral et aussi des gouvernements provinciaux?

L'hon. M. LAPOINTE: C'est une autre question très délicate. Je crois que si les gens internés dans nos pénitenciers étaient employés à la fabrication des articles que j'ai mentionnés pour l'usage des différents services de l'Etat, ils seraient occupés non seulement une partie du temps, mais constamment. On pourrait étudier la proposition de l'honorable député, mais je ne pense pas que cela soit nécessaire à l'heure actuelle.

M. McQUARRIE: Je ne veux pas qu'on pense que je sois en faveur de cette politique; au contraire, je m'y oppose.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne veux pas non plus qu'on le pense de moi. Quant à la rétribution, c'est aussi une question délicate. Je ne parle pas du principe, car je ne suis pas de l'avis de nos honorables collègues qui considèrent que les prisonniers n'ont droit à rien. D'autres pensent que seuls les membres de la famille du prisonnier devraient bénéficier de son travail. Ce n'est pas mon avis. A cet égard, le principe énoncé dans la résolution se rapproche plus de mon point de vue; mais on devrait faire comme dans l'état de New-York, par exemple, dont l'honorable représentante de Grey-Sud-Est a parlée. Il faudrait, d'abord, retenir ce que l'Etat dépense pour l'entretien du prisonnier et ne donner à celui-ci que ce qui resterait après cette déduction faite. La somme ne serait pas énorme. Un député a dit qu'un prisonnier aurait $1,000 ou $1,500 à sa sortie de prison. Je ne le pense pas. Dans les prisons où ce système existe, les salaires varient entre 1½c. et 25c. par jour. Il faut tenir compte aussi que lorsqu'un prisonnier enfreint le règlement du pénitencier, la punition consiste habituellement en une amende qu'on retient sur son pécule; ensuite, si on lui laisse une certaine latitude, comme de fumer par exemple, il faut qu'il

paie son tabac et autres articles avec l'argent qui lui revient sous forme de salaire, de sorte qu'il peut difficilement amasser une fortune. D'autre part, j'estime que pour une personne méritante, un homme qui veut se réformer—il en existe dans les pénitenciers—le fait de rétribuer son travail l'encouragerait à se bien conduire. En outre, il est peut-être imprudent, lorsqu'un homme a passé sept ou dix ans au pénitencier, de le renvoyer simplement, avec ce qu'on lui donne aujourd'hui, c'est-à-dire un complet et cinq dollars, et pas d'emploi. Je crois qu'il serait dans l'intérêt non seulement du prisonnier, mais aussi de la société, lorsqu'un homme est méritant à tous autres égards, de lui donner un peu d'argent qui lui permettrait de chercher un emploi et de tâcher de reprendre sa place dans les rangs de la société.

M. McQUARRIE: Est-ce que la même politique s'appliquerait aux prisonniers qui doivent être expulsés à l'expiration de leur peine, comme les marchands de drogues narcotiques, par exemple?

L'hon. M. LAPOINTE: Ce serait à étudier, mais faire des distinctions au pénitencier serait un dangereux système à adopter. J'estime que tous ceux qui se conforment au règlement de l'établissement, et qui travaillent comme il faut suivant les ordres qui leur sont donnés, devraient tous être traités également.

M. MACLEAN (York-Sud): A-t-on augmenté la rémunération depuis que le coût de la vie a monté?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, malheureusement.

M. MACLEAN (York-Sud): Voilà l'occasion.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui. Je vois que le temps passe rapidement; j'ai juste une remarque à faire, mais je crains qu'elle ne soit pas aussi bien accueillie que les autres. Je crois sincèrement que le service des pénitenciers devrait être soustrait à l'autorité de la commission de service civil, comme de la gendarmerie et la milice. Ce n'est pas le travail ordinaire d'un département. Actuellement, je porte la responsabilité de ce qui se passe dans les pénitenciers du Canada. S'il se produit des évasions, je suis responsable comme je suis responsable si une révolte se produit quelque part dans un pénitencier. Il n'est pas bon que les préfets, sous-préfets, les principaux fonctionnaires et même les gardes soient choisis par un système de concours. C'est absurde. A mon sens on devrait comparer la direction des pénitenciers à celle de la gendarmerie à cheval et même de la milice. Dans les pénitenciers, les devoirs des gardes, devoirs qui mettent souvent leur vie en danger, dépendent pour leur succès bien plus du caractère et du tempérament de l'individu que de ses connaissances en géographie, en arithmétique ou autres choses de cette nature. Je me suis fermement convaincu de cela depuis un an et demi que je dirige le ministère de la Justice. Je crois que la commission du service civil devrait exercer sa surveillance quand il s'agit de nominations pour accomplir les travaux ordinaires des départements, mais je ne lui reconnais pas qualité pour choisir les hommes qui doivent diriger les pénitenciers. A ce sujet, le rapport de la commission auquel mon honorable amie de Grey-Sud-Est a fait fréquemment allusion déclare que le système actuel est certainement défectueux. Ce rapport suggérait que la commission ne soit pas liée par des règlements quand il s'agit de nommer des hommes au service des pénitenciers; elle devrait pouvoir choisir où elle veut et désigner ceux qui lui semblent posséder le plus de capacités.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre peut-il formuler des plaintes contre les préfets ou fonctionnaires des pénitenciers? Je me demande quels bons arguments il peut présenter contre la nomination de ces fonctionnaires par la commission? Les fonctionnaires manquent-ils de capacité?

L'hon. M. LAPOINTE: Je préfère ne pas répondre à cette question, elle est plutôt délicate quand on va au fin fond de l'affaire, comme on dit. Je préfère ne pas citer de cas définis, mais j'aurais pensé que le principe que je défends pourrait plaire à mon honorable ami et c'est que les devoirs des fonctionnaires des pénitenciers sont d'une nature si spéciale que la nomination de personnes compétentes ne devrait pas être laissée à la commission du service civil.

M. ROSS: Qui les choisit actuellement? Quel principe guide leur choix?

L'hon. M. LAPOINTE: Le choix est fait par la commission du service civil.

M. ROSS: Est-ce qu'on ne procède pas autrement? Une recommandation est faite par le préfet au surintendant des pénitenciers puis la commission du service civil fait la nomination?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, malheureusement. Ce peut être le système adopté dans beaucoup de cas, mais pas dans tous. Je puis ajouter qu'il existe un poste vacant dans mon ministère et qu'il n'est pas rempli parce que

j'ai refusé d'accepter la personne que la commission du service civil tentait de m'imposer.

M. ROSS: Qui a recommandé cette personne à la commission?

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement pas le chef de ce service car son opinion est que l'individu choisi par la commission n'a pas les capacités voulues. Ce n'est pas par caprice que j'ai refusé d'accepter cet homme, c'est parce que les chefs de service de mon département m'ont avisé que l'homme que la commission avait recommandé et voulait nommer n'avait pas les capacités nécessaires pour accomplir le travail exigé de lui.

M. MACLEAN (York-Sud): Est-ce que le ministre préférerait choisir les fonctionnaires dans la police montée?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, je le pense.

M. SHAW: J'en appelle au règlement. Je le fais parce que je voudrais que nous en venions à une conclusion sur ce point et je ne vois pas ce que la conduite de la commission du service civil vient faire dans le débat.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami a raison, mais comme tous les députés qui ont parlé cet après-midi ont pris tant de latitude en exposant leurs vues sur l'amélioration générale des pénitenciers, j'ai cru pouvoir agir de même au sujet de la commission du service civil. Je sais que le sujet est délicat, du moins en ce qui regarde mon honorable ami, mais j'avais oublié ce fait quand j'ai abordé la question. De nouveau je félicite mon honorable amie de Grey-Sud-Est.

Je suis convaincu que cette discussion aura un excellent effet, et pour consoler l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Shaw) de mes remarques sur la méthode des nominations je lui déclare que je voterai pour la résolution.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): Je prends la parole pour appuyer la résolution et me joindre au concert d'approbation que notre aimable collègue a si bien mérité. Je tiens cependant à dire que j'approuve cette déclaration du ministre, à savoir que la question de sentiment ou de folie du détenu n'entre pour rien dans notre attitude dont l'unique objet doit être d'assurer la fin de ces institutions qui doit être de contribuer à rendre meilleure la société en général, à améliorer les sujets parfois si malfaisants, qu'elles reçoivent. Nous convenons tous qu'il n'y a rien de pire qu'une détention oisive. Un détenu devrait aussi être employé à quelque chose de productif et de pratique. Voilà deux objets essentiels en matière de réforme pénitentiaire. Nous maintenons ces institutions à grands frais et nous devons voir à ce qu'elles accomplissent quelque chose d'utile. C'est notre premier devoir. Puis,—je passe rapidement pour finir avant six heures,—si en justice pour la société, nous voulons que le détenu travaille, nous devons le traiter avec justice lui aussi, et alors, le moins que nous devions faire c'est de prendre soin de sa famille. J'ai été moi-même substitut du procureur général pendant nombre d'années. C'est un terrible moment dans la vie d'un homme que celui où il se voit enfermé pour un temps plus ou moins long, sans ami à qui s'adresser, et en songeant que son incarcération signifie la misère pour sa famille. C'est là un sentiment qui déprime.

M. MARTELL: L'on trouve à redire à la résolution parce qu'elle tend à obtenir une loi qui permettrait au criminel de toucher un salaire tout comme s'il travaillait en liberté, en concurrence avec un camarade honnête.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami est dans l'erreur s'il croit que le détenu recevra le même salaire que l'ouvrier en liberté. Cela serait impossible dans la pratique. Toute la résolution revient à proposer de fournir au détenu le moyen de recommencer la vie en neuf, et je demande à mon honorable ami de retirer son amendement afin que la résolution soit adoptée telle quelle. Je puis lui donner l'assurance qu'il est absolument impossible qu'un prisonnier gagne beaucoup d'argent au pénitencier, et même si cela était possible, le pauvre diable, après avoir été si longtemps dans le discrédit, aurait bien gagné ce qu'il recevrait. J'aurais aimé à m'arrêter à plusieurs autres points, mais je ne veux pas retarder l'adoption de la résolution. Je réaffirmerai seulement que ce qui importe surtout, c'est que le détenu rentre dans le monde avec le moyen de refaire son chemin.

M. l'ORATEUR: Je mets l'amendement aux voix.

M. McQUARRIE: Monsieur l'Orateur...

Une VOIX: Votons, n'enterrons pas la résolution.

M. McQUARRIE: On l'a déjà dit; voici une résolution importante.

M. BROWN: C'est pourquoi nous voulons voter.

M. McQUARRIE: Oui?

M. LOGAN: Vous l'enterrez.

M. McQUARRIE: Je veux voter, mais convenablement. L'on ne devrait obliger personne à voter sur une résolution semblable avant de la discuter s'il le désire. Voilà une

prétention. Si ce débat ne se termine pas ce soir, cela ne signifie pas que la proposition est morte. Si le ministre de la Justice (M. Lapointe) approuve la résolution, il n'a qu'à lui donner suite,—et c'est la bonne chose à faire,—en proposant un projet de loi comme mesure ministérielle, ce qu'il fera sans doute.

L'hon. M. LAPOINTE: Il faudra convaincre le Gouvernement et le Parlement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le Parlement est prêt.

M. MARTELL: Le Parlement n'est pas prêt.

M. McQUARRIE: Ce Gouvernement, appuyé par mes honorables amis progressistes, doit être assez fort pour faire voter n'importe quelle mesure qu'il juge bonne et à propos.

L'hon. M. LAPOINTE: Je remercie l'honorable député pour le renseignement.

Mlle MACPHAIL: Je demande à mon honorable ami s'il est assez fort pour porter sur ses épaules tout le poids de la responsabilité de l'échec de cette résolution, et cela simplement pour s'écouter parler?

M. McQUARRIE: Je sais que tous les honorables membres se sont montrés très aimables à l'adresse de notre excellente collègue de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) et pour rien au monde je ne voudrais dire quelque chose de désobligeant.

M. l'ORATEUR: Je trouve inadmissible l'observation de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est. Tout honorable représentant a le droit d'exprimer son opinion et ne doit pas souffrir une interruption comme celle qu'on vient de faire à l'honorable député. Il traite de la question et il en a parfaitement le droit.

M. McQUARRIE: Ma ville compte un pénitencier. Je n'ai pas été dans autant de pénitenciers que l'honorable député de Brandon (M. Forke), mais j'en sais tout de même quelque chose.

M. FORKE: Je n'ai jamais été dans un pénitencier.

M. McQUARRIE: Je fais amende honorable à mon distingué collègue; j'ai cru lui entendre dire qu'il avait été dans tous les pénitenciers du Canada. Je reconnais mon erreur. J'ai été au pénitencier de New-Westminster et j'ai pu en sortir le même jour. J'ai eu le privilège de faire cette visite et cela tout récemment, presque immédiatement avant mon départ pour la session. Le directeur m'y avait invité pour constater les améliorations. Il m'a fait faire le tour de la prison et m'a fait voir les travaux qu'on y accomplît. Je crois que les détenus auront de quoi les occuper pendant des années encore rien qu'à exécuter les travaux nécessaires aux édifices mêmes.

(La séance est levée à six heures, sans la formalité d'une motion, conformément au règlement.)

JEUDI, 19 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

SANCTION ROYALE

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante:

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le Très Honorable F. A. Anglin, agissant à titre de député du Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, cet après-midi, à 3 heures 15, pour sanctionner certains bills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. F. SLADEN,
Sous-secrétaire du Gouverneur général.

DEPOT D'UN RAPPORT

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce) dépose devant la Chambre le rapport annuel du statisticien du Dominion.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LE CODE CRIMINEL

M. McMASTER demande à déposer un projet de loi (bill n° 29) tendant à modifier le Code criminel.

Monsieur l'Orateur, le but de ce projet de loi est de rendre au Code criminel une mesure de sauvegarde qui s'y trouvait avant 1919 et qui se rapporte à la sédition. Notre Code ne contient pas de définition de ce terme. Bien que nous ayons de prétendues explications et définitions de ce qu'on entend par paroles séditieuses, libelles séditieux ou conspirations séditieuses, ce sont des définitions manquant d'exactitude et insuffisamment approfondies. Cependant, avant 1919, le Code contenait un article portant qu'une tentative désir est de poser la question sous la forme qui moyens pacifiques ne constituait pas un acte de sédition et le but du présent bill est de remettre la loi dans l'état où elle se trouvait avant 1919.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

RECETTES, TRAFIC-MARCHANDISES PRODUCTIF ET TONNAGE DU NATIONAL-CANADIEN

*L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quelles ont été les recettes et dépenses moyennes pour trafic-marchandises productif, par train-marchandises-mille dans chacune des années 1923 et 1924, dans les différentes zones du National-Canadien et de ses ocmpagnies affiliées?

Quelles sont les proportions mensuelles du tonnage partant des différentes zones du National-Canadien et de ses compagnies affiliées, par rapport au trafic total de l'année en 1923 et 1924 respectivement?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, il semble un peu difficile d'obtenir les renseignements comme mon honorable ami (sir Henry Drayton) le demande dans les questions 4 et 10.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Sont-ce les questions qui mentionnent les zones au lieu des provinces?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Les renseignements seraient plus faciles à recueillir par provinces que par zones.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon désir est de poser la question sous la forme qui rendra la tâche le plus facile à mon honorable ami. Je la modifierai en remplaçant "zone" par "province".

M. l'ORATEUR: La question ainsi modifiée est réservée.

ENQUETE DANS LES DEPARTEMENTS

*M. GARLAND (Bow-River) demande:

1. Dans quels départements le bureau d'audition a-t-il fait enquête?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de déposer les rapports de ces enquêtes?
3. Sinon, pourquoi?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Monsieur l'Orateur, je dépose sur le bureau de la Chambre la réponse à cette question, préparée et signée par l'auditeur général qui est le président du Bureau d'audition.

Sujets qui ont fait l'objet d'un rapport au département des Finances.

1. Demande du commissaire de l'impôt relative à certaines augmentations de traitements.
2. Enquête sur la manière d'annuler les bons rachetés dans le département des Finances.
3. Revision des traitements dans le ministère des Postes.
4. Inspection des comptes de la commission du port de Québec.

Enquêtes terminées et dont le bureau d'audition fera bientôt rapport au département des Finances

1. Inspection des comptes de la commission du port de Vancouver.
2. Inspection des comptes du chemin de fer National-Canadien.

[M. McMaster.]

Travaux en cours

1. Inspection des comptes de la commission du port de Montréal.
2. Etude de l'état général du bureau de l'auditeur général et de la loi du revenu consolidé, en vue de proposer sa modification.
3. Rapport sur l'application de la loi du service civil par la commission du service civil.

Renseignements préparés par le Bureau.

GEO. GONTHIER,
Président.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Les commissaires du port de Montréal ont-ils l'an dernier excédé de $1,500,000 leur crédit dans une banque autorisée de Montréal? Dans l'affirmative, en vertu de quelle autorité?
2. La banque at-elle demandé au gouvernement fédéral de la rembourser d'autant?
3. Le gouvernement du Canada est-il responsable pour le payement de cette somme?
4. Le gouvernement fédéral a-t-il pour habitude de permettre à la commission du port de Montréal ou à d'autres commissions du port d'excéder considérablement leur crédit à la banque?

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

1. Oui. En vertu d'une convention avec leurs banquiers. Aucune autre autorisation que l'autorisation générale conférée par la loi constituant les commissaires du port administrateurs des affaires de leur juridiction.

2. Non.

3. Les commissaires du port de Montréal sont responsables.

4. Tous les gouvernements, depuis la reconstitution de la commission sous sa forme actuelle en 1907, ont permis ces découverts. La même chose a été permise aux commissaires de Québec et de Vancouver constituées en 1913.

Il n'a pas été avancé d'argent à la commission du port de Toronto. L'argent dépensé là l'a été directement par le département des Travaux publics et il n'a pas été chargé ni perçu d'intérêt.

TRAFIC-MARCHANDISES PRODUCTIF DES CHEMINS DE FER

L'hon. sir HENRY DRAYTON: demande:

1. Quel était le total du trafic-marchandises productif dans les différentes provinces pour tous les chemins de fer canadiens dans chacune des années 1923 et 1924?
2. Quel était le total du trafic-marchandises productif pris et chargé en gare dans les différentes provinces pour le National-Canadien et les compagnies affiliées, dans chacune des années 1923 et 1924?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1.

Trafic-marchandises productif dans les différentes provinces du Canada.

(En tonnes de 2,000 livres)
Tous les chemins de fer

	1923	1924
Ile du Prince-Edouard	95,263	112,375
Nouvelle-Ecosse	6,502,523	4,691,770
Nouveau-Brunswick	2,425.470	2,385,135
Québec	11,678,486	11,515,705
Ontario	22,770,918	21,288,553
Manitoba	4,745,136	4,828,316
Saskatchewan	8,043,665	6,532,582
Alberta	7,987,487	8,396,552
Colombie-Anglaise	4,713,453	4,182,579
Total	68,962,401	65,148,937

2.

Tarifs-marchandises productif dans les différentes provinces du Canada.

(En tonnes de 2,000 livres)
Chemins de fer Nationaux

	1923	1924
Isle du Prince-Edouard	95,263	112,375
Nouvelle-Ecosse	1,636,230	1,382,100
Nouveau-Brunswick	1,293,063	1,269,153
Québec	5,257,516	5,317,859
Ontario	12,450,288	11,545,358
Manitoba	1,990,997	1,987,318
Saskatchewan	4,213,239	3,619,236
Alberta	3,052,929	3,741,893
Colombie-Anglaise	511,562	496,727
Total	30,501,087	29,472,019

LE TRAFIC ET LE PERSONNEL DU RESEAU NATIONAL

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Quelle est la diminution en tonnes du mouvement sur les articles ou denrées suivants transportés par le National-Canadien en 1924 contre 1923: blé, fer en barre, feuillard, fer structural, tuyaux en fer, moulages, machines et chaudières, brique et pierre artificielle, houille, marchandises, divers?

2. Quel était le nombre moyen des employés du réseau en 1923, et en 1924?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1.

Trafic-marchandises productif des chemins de fer Nationaux
(En tonnes de 2,000 livres)

Denrées	1923	1924	Augmentation	Diminution
Blé	5,999,453	5,231,066		768,387
Fer en barre, feuillard, fer structural et tuyaux en fer	709,857	425,734		284,123
Moulages, machines et chaudières	260,697	155,527		105,170
Brique et pierre artificielle	384,914	333,608		51,306
Houille—				
Anthracite	3,167,071	2,634,823		532,248
Grasse	7,552,165	5,731,824		1,820,341
Lignite	101,643	102,405	762	
Marchandises	1,612,980	1,531,832		81,148
Divers	2,746,983	2,517,466		229,517

2. 1924, 88,169; 1923, 94,107; y compris les hôtels et diverses exploitations.

BANQUE NATIONALE

M. DOUCET demande:

La banque Nationale, de sa réorganisation en 1922 à sa fusion en 1924, a-t-elle régulièrement fait au ministre des Finances ses rapports annuels et mensuels conformément à la loi?

2. Dans l'affirmative, quelle situation indiquaient ces rapports?

3. Si la situation semblait précaire, quelle a été l'attitude du ministre des Finances?

4. A-t-il fait à la direction de la banque les représentations voulues? Dans l'affirmative, (a) quand, et (b) dans quel sens?

5. Le ministre des Finances a-t-il contrôlé la véracité des différents rapports que la banque Nationale a faits entre sa réorganisation et sa fusion?

6. Peut-il dire que ces rapports étaient rigoureusement exacts?

7. Si ces rapports ne lui ont pas semblé véridiques ou complets, le ministre des Finances a-t-il pris une décision, et dans l'affirmative, qu'a-t-il fait?

8. A-t-il fait toutes les inspections voulues par la loi pour vérifier la situation réelle de la banque Nationale?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Oui.

2. Solvable.

3, 4, 5, 6, 7 et 8. Si on considère jusqu'à quel point la banque avait compté sur les emprunts autorisés par la loi financière en 1921 et dans les premiers mois de 1922, il est évident que l'actif de cette institution n'était pas de réalisation immédiate. La réorganisation se fit en 1922. Un bureau de direction très fort prit la responsabilité des affaires de la banque et adopta des mesures qui permirent d'espérer que la situation s'améliorerait. On trouva de nouveaux capitaux, les pertes furent portées au compte de la réserve, le dividende fut réduit et les avances du Gouvernement, remboursées.

Dans ces circonstances, et suivant la pratique de son prédécesseur, le ministre des Finances crut agir dans l'intérêt du public en fournissant à la banque l'occasion et les moyens d'améliorer sa situation.

Une autre institution absorba la banque le 30 avril 1924, avant la promulgation des dispositions de la loi actuelle des banques relatives à l'inspection gouvernementale par un inspecteur général des banques, loi qui entra en vigueur le 1er octobre 1924.

M. DOUCET demande:

La banque Nationale a-t-elle payé des dividendes à ses actionnaires, à partir de sa réorganisation en 1922 jusqu'à sa fusion en 1924?

2. Dans l'affirmative, quels dividendes a-t-elle payés?

3. Le Gouvernement s'est-il assuré si la banque Nationale était en état de payer ces dividendes?

4. La banque Nationale était-elle en état de les payer?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1 et 2. La banque a payé des dividendes au taux de 6 p. 100 par année.

3 et 4. Ces enquêtes se rapportent à une période antérieure à l'application des dispositions de la loi actuelle des banques relatives à l'inspection par l'inspecteur général des banques, qui devint en vigueur le 1er octobre 1924.

LE COLONEL J. L. RALSTON

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Quelle somme a-t-on payée au colonel J. L. Ralston comme président de la commission royale sur la réintégration civile et les pensions des soldats pour (a) services, et (b) frais de déplacement et autres dépenses?

2. Y-t-il un reliquat à lui payer, et dans l'affirmative, lequel?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement des soldats):

1. (a) $16,250; (b) $4,097.32.

2. Non.

STANDARDISATION DE LA CREME GLACEE

M. KENNEDY (Glengarry-et-Stormont) demande:

1. Y a-t-il des types fédéraux acceptés pour la crème glacée?

2. Sinon, le Gouvernement doit-il en établir?

3. Quel est le département du Gouvernement qui voit ou devrait voir à ces types ou standards pour la crème glacée?

4. Des provinces ont-elles établi des types réglementaires de crème glacée?

5. Dans l'affirmative, quelles provinces, et quels standards ont-elles adoptés?

L'hon. M. BELAND (ministre de la Santé):

1. Non.

2. Oui.

3. Le département de la Santé.

4. Oui.

5. (a) Saskatchewan.

(b) Manitoba.

(a) Standard pour la Saskatchewan:

La crème glacée est un produit glacé fait de crème et de sucre avec ou sans matières assaisonnantes, affermissantes et colorantes inoffensives dont la quantité reste au-dessous de 2 p. 100. Elle ne contiendra pas moins de 10 p. 100 de matière grasse de lait. Le lait, la crème et les autres ingrédients employés dans la fabrication de la crème glacée, à l'exception des fruits, des amandes et des sucreries, devront immédiatement avant la fabrication, être chauffés à une température d'au moins 180 degrés Fahrenheit et y être maintenus durant quinze minutes, ou chauffés à une température d'au moins 145 degrés Fahrenheit et y être maintenus durant trente minutes. Tous les fruits employés dans la fabrication de la crème glacée devront être sains, propres et mûrs et les amandes devront être fraîches et non rances.

(b) Standard pour le Manitoba:

La crème glacée devra être le produit gelé fait de crème et de sucre, avec ou sans matières assaisonnantes et colorantes inoffensives, et avec ou sans gomme gélatineuse adraganthe ou autre matière liante inoffensive, et dont la quantité ne dépassera pas 2 p. 100; elle ne devra pas contenir moins de 14 p. 100 de matière grasse de lait.

2. La crème glacée aux fruits devra être un produit gelé fait de la même manière que la crème glacée, et contenant des fruits sains, propres et mûrs. Elle devra contenir au moins 12 p. 100 de matière grasse de lait.

3. La crème glacée aux amandes devra être un produit gelé fait de la même manière que la crème glacée et contenant des amandes saines et non rances. Elle devra contenir au moins 12 p. 100 de matière grasse de lait.

INSTRUCTIONS A M. PRESTON QUANT AUX FRETS MARITIMES

M. H. A. STEWART (Leeds): Je voudrais demander au Gouvernement, et particulièrement au ministre du Commerce (M. Low), s'il sera déposé sur le bureau de la Chambre une copie des instructions données à M. Preston avant qu'il commençât ses investigations relativement aux frets maritimes et dont il parle dans la premier paragraphe de son rapport.

L'hon. T. A. LOW (ministre du Commerce): Je serai heureux de faire connaître tout ce qu'il peut y avoir eu d'instructions écrites. Le décret du conseil a été déposé sur le bureau de la Chambre, je crois; s'il ne l'a pas été, je verrai à en faire déposer une copie.

M. STEWART (Leeds): Je sais que le décret du conseil a été déposé sur le bureau; mais je parle des instructions données à M. Preston. Pourrait-on nous les faire connaître aujourd'hui? Cela ne peut pas être bien long.

L'hon. M. LOW: S'il se trouve quelque document écrit, je serai très heureux de le déposer.

ARTILLERIE ROYALE CANADIENNE

M. ROSS (Kingston): Monsieur l'Orateur, j'ai reçu une lettre signée "Thomas Atkins" dans laquelle on me demande de porter à la connaissance du Gouvernement et en particulier du ministre de la Milice (M. Macdonald), un article paru dans les journaux de Kingston et qui déclare que les soldats de l'artillerie royale canadienne n'ont pas reçu leur solde, samedi dernier.

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Je n'ai pas lu cet article, mais je m'informerai immédiatement.

LOI DES GRAINS

M. GOULD: Je prie le ministre du Commerce de nous dire, si possible, quand il a l'intention de présenter son projet de loi tendant à modifier la loi des grains.

L'hon. T. A. LOW (ministre du Commerce): M. le juge Turgeon est à rédiger le texte de ce projet de loi, et je crois que celui-ci sera bientôt prêt.

LE RESEAU NATIONAL ET LES MINES ROUYN

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, il y a quelques jours je portai à la connaissance de la Chambre un article paru dans un journal au sujet de la construction d'une voie ferrée dans la région de Rouyn, dans le but de savoir si le National-Canadien, a part à cette entreprise ou non; s'il louera cette voie, l'exploitera ou s'en occupera d'une façon quelconque; en un mot, s'il a conclu un marché quelconque à ce propos. Le très honorable premier ministre (M. Mackenzie King) répondit qu'il porterait l'affaire à la connaissance de son aimable collègue, le ministre des Chemins de fer (M. Graham), qui, je le constate avec plaisir, est maintenant présent, et peut sans doute nous renseigner.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La compagnie des chemins de fer Nationaux juge à propos de posséder une voie dans ce territoire fort riche, qui donne même lieu à de plus belles espérances que ne le croit le public. Le président m'a laissé entendre que la compagnie a...

SANCTION ROYALE

Le colonel Ernest J. Chambers, l'huissier à la verge noire, apporte le message suivant:

Monsieur l'Orateur Son Honneur le député de Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle du Sénat.

En conséquence, la Chambre se transporte à la salle du Sénat, et de retour, monsieur l'Orateur fait rapport à la Chambre qu'il a plu à Son Honneur le député de Son Excellence le Gouverneur général de sanctionner, au nom de Sa Majesté, le bill suivant:

Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1926.

LE RESEAU NATIONAL ET LES MINES ROUYN

L'hon. M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, je termine ma réponse à la question posée par l'honorable député de York-Ouest. La compagnie du chemin de fer National-Canadien, jugeant à propos de posséder une ligne secondaire dans le très riche territoire dont parlait mon collègue, a déclaré à des capitalistes que, s'ils construisaient un embranchement entre deux endroits désignés par le Canadien-National dont l'un serait Rouyn, la compagnie serait disposée à louer cette voie pour un certain nombre d'années, pourvu qu'elle soit convenablement construite et à un coût raisonnable, d'après des conditions à être débattues entre les constructeurs et la compagnie des chemins de fer Nationaux. Je suppose que ce bail contiendra une clause permettant à cette dernière d'acheter la voie, après un certain nombre d'années, si elle le désire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami serait-il assez bon de nous dire si le Gouvernement a approuvé ce marché?

L'hon. M. GRAHAM: Le Gouvernement a pour ainsi dire approuvé ce marché, mais non pas par décret ministériel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand le Parlement pourra-t-il étudier cette question? Je suis persuadé que le Gouvernement croit fermement en la suprématie du Parlement.

L'hon. M. GRAHAM: C'est vrai, et le Parlement aura amplement l'occasion de discuter ce qui est de son ressort au sujet de cette ligne; mais en vertu de la loi que mon très honorable ami a fait voter, je crois, le National-Canadien a le droit de louer des propriétés avec l'assentiment du Gouverneur en conseil.

LES MINEURS DU CAP-BRETON

M. WOODSWORTH: Après le pressant appel du canon Scott et d'autres citoyens désintéressés, le Gouvernement a-t-il décidé de faire quelque chose pour venir en aide à la population du Cap-Breton?

Le très hon. MACKENZIE KING: Dans un journal, ce matin, j'ai remarqué la réponse que le premier ministre Armstrong vient de faire au révérend Scott; il lui dit, si je me rappelle bien, qu'on ne lui a pas fait part exactement de ce qui se passe; il ajoute que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse s'occupe de toute l'affaire. Je vois dans cette réponse du premier ministre Armstrong la plus formelle déclaration du désir du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de s'occuper lui-même des difficultés qui ont éclaté, sans l'intervention d'aucun autre gouvernement.

LA TORONTO TERMINALS RAILWAY COMPANY

L'hon. GEORGE P. GRAHAM propose que le projet de loi concernant la "Toronto Terminals Railway Company" soit lu pour la 3e fois.

(La motion est adoptée, et le bill, lu pour la 3e fois, est adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES FRETS MARITIMES ET LA CONVENTION PETERSEN

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable T. A. Low (ministre du Commerce) tendant à ratifier et à confirmer la convention conclue entre Sa Majesté et sir William Petersen pour établir un service transatlantique et assurer la réglementation des frets maritimes par le Gouvernement, ainsi que sur l'amendement de M Clark.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (Traduction): Monsieur l'Orateur, la motion qui fait l'objet de ce débat se lit comme suit:

La Chambre décide qu'il y a lieu, afin d'assurer ou gouvernement du Canada le contrôle de certains tarifs océanique, de ratifier et de confirmer une convention conclue entre Sa Majesté et sir William Petersen, K.C.B.E., laquelle est définie dans l'annexe de la présente, et porte la date du onze décembre mil neuf cent vingt-quatre; qu'en raison des dispositions de ladite convention assurant au Gouvernement le contrôle de ces tarifs, et concernant les services qui devront en découler, le Gouverneur en conseil peut autoriser le paiement audit sir William Petersen, K.C.B.E., sur le fonds consolidé du revenu, d'une somme annuelle de deux cent soixante-quinze mille livres, dans la manière et pour la durée que définit la convention.

Puis vient le texte de la convention. J'ai cru devoir donner lecture de ce passage, afin que la Chambre, désorientée à la suite de ce débat prolongé, sache à quoi cette proposition nous conduit. Il est très important que la Chambre sache ce dont elle est saisie, aux termes mêmes de la convention.

Du débat qui a précédé, on serait tenté de conclure, et le discours du premier ministre est bien propre à le laisser croire, que la motion soumise à la Chambre n'a d'autre objet que de nommer un comité chargé de faire une enquête sur la coalition de l'Atlantique-Nord, et s'il est possible, de trouver un moyen de réglementer les frets maritimes de cette coalition. On a déclaré à la Chambre que le seul principe sur lequel elle est appelée à se prononcer porte sur le désir d'établir un contrôle; et à ceux qui sont en faveur de la réglementation on a dit qu'ils n'avaient d'autre chose à faire que d'appuyer la résolution. Naturellement, on a fait savoir à ceux qui s'opposent à la réglementation des tarifs, aimant mieux les voir élevés, qu'il était tout logique pour eux de voter contre la résolution. Si c'est le Gouvernement qui dit à la Chambre quel principe il veut faire valoir dans une proposition et si c'est lui qui a le dernier mot sur la question, le Parlement ne deviendrait rien de plus, alors, qu'une annexe, une simple chambre d'enregistrement servile aux ordres du Gouvernement. Mieux vaut pour nous de supposer que nous pouvons lire, nous-mêmes, et que nous pouvons comprendre la langue anglaise. Et quand on nous demande de ratifier une convention, le bon sens me fait voir que le principe que nous sommes appelés à affirmer est le principe de la convention. Si en présentant une résolution ou un bill, le Gouvernement peut dire: "Le motif de ce projet de loi est le bien-être public et ceux qui veulent le bien public doivent l'appuyer"; si un gouvernement prend une telle attitude, le Parlement ne se trouve alors saisi d'aucune proposition. Le but à atteindre n'est pas nécessairement un principe; ce n'est certainement pas une politique, puisque une politique c'est le moyen qu'on prend pour atteindre un but. Il est bien vrai, maintenant, qu'une mesure ministérielle, simplement parce qu'elle fait l'objet d'une résolution ou d'une discussion en 2e lecture, ne doit pas nécessairement être adoptée sans modifications des détails; personne n'a jamais prétendu cela. Mais tout gouvernement soucieux de sa dignité, exige qu'une mesure ministérielle ne soit adoptée qu'avec des amendements qui n'en modifient pas essentiellement la teneur. Et quand un gouvernement informe la Chambre qu'il n'est pas le moins du monde difficile à l'égard de sa proposition, que tout ce qu'il veut c'est un moyen d'atteindre le but, et qu'il se fera un plaisir d'adopter une autre méthode si la Chambre lui en indique une, alors ce gouvernement abandonne ses devoirs, renonce à toutes ses fonctions et devient ni plus ni moins qu'un rouage superflu au parlement.

La nature de la motion qui nous est soumise fait que cet argument s'applique avec une double force. La résolution précédant le bill nous demande d'affirmer l'opportunité de ratifier un accord déjà conclu, signé et clos par le Gouvernement. On scrutera en vain les annales parlementaires pour découvrir un seul cas, soit dans notre histoire ou dans celle du parlement de la Grande-Bretagne ou d'aucun Dominion où on ait eu lieu de croire qu'une convention signée et scellée, une convention conclue comme équitable avec une autre partie, devait, une fois soumise au Parlement, simplement faire l'objet d'une approbation ou d'un rejet. De fait, ce fut l'attitude que prit d'abord le premier ministre; et, en réponse à plusieurs orateurs ou plutôt en les interrompant, il déclara que tout ce qui incombe au Parlement en l'occurrence, c'est de décider s'il faut rejeter ou ratifier le contrat que comporte la résolution. En parlant ainsi, il se conformait à tous les précédents.

Mais à mesure que surgissaient les difficultés de la situation, que les nuages s'amoncelaient autour de son Gouvernement, qu'il jetait des regards sur la sombre physionomie des honorables députés, à ma gauche particulièrement, il se mit en frais de modifier son attitude tout en procédant lentement. Il la modifia d'abord en disant que le contrat devait être adopté, mais que si la Chambre la jugeait susceptible de modification, il transmettrait les amendements à sir William Petersen pour voir s'il peut y souscrire. En premier lieu, ce n'est pas là une attitude bien digne à prendre par un gouvernement. Tout citoyen qui a conclu un contrat se croit dans l'obligation de l'observer dans la mesure de ses forces. Une fois qu'il a reconnu que les conditions du contrat sont équitables et raisonnables, il n'aime pas à subir l'humiliation d'aller trouver l'autre partie et de lui demander un changement. Eh bien, ce qui est vrai d'un particulier à cet égard, doit l'être à plus forte raison, d'un gouvernement. Mais ce Gouvernement, après s'être déclaré convaincu que les conditions du présent contrat sont équitables et raisonnables, est disposé à retourner vers sir William Petersen et à lui dire: "Un comité de la Chambre désapprouve ce marché, nous sommes donc prêts à nous agenouiller devant vous et à vous supplier d'en modifier la teneur." Ce n'est pas encore tout à fait l'attitude qu'a prise le premier ministre. Il a déclaré en outre que si sir William Petersen refuse de consentir à aucune modification du contrat, alors le Gouvernement sera prêt à lier son sort à la mesure telle quelle. Mais encore une fois, ce changement d'attitude ne parut pas convenir à certains honorables députés dont il sollicite ardemment l'appui. L'honorable député de Red-Deer (M. Speakman), à la suite des déclarations du premier ministre, comme de raison, n'a pas caché qu'à son sens le Gouvernement n'agirait pas de bonne foi à moins que le comité n'eût la liberté d'élaborer quelque projet de réglementation sans aucune subvention, un projet ou un principe tout à fait différent de ceux que comporte la convention. Le premier ministre déclara ensuite que ceux qui voteraient pour la convention ne feraient simplement qu'approuver le principe d'après lequel il voulait la réglementation des frets maritimes; il ajouta que si le comité préconise quelque autre moyen et le recommande, il appartiendra au Gouvernement de se présenter de nouveau devant le Parlement et d'exprimer de son mieux, par une nouvelle mesure, ce qu'il croira être la volonté du Parlement. En un mot, le premier ministre a déclaré que le Gouvernement est disposé à modifier sa politique, à droite ou à gauche, pourvu qu'il puisse sauver sa précieuse existence.

Quand on propose une résolution, s'il s'agit d'une affaire sans importance, la Chambre consent souvent à l'adoption de la résolution, réservant sa décision sur le principe pour la deuxième lecture du bill. Mais quand une résolution est contestée par un amendement, en ce cas la politique du Gouvernement telle que la définit la résolution est en jeu; et aucun gouvernement ne peut sortir de là. Et voilà dans quelle position se trouve aujourd'hui le Gouvernement. Je lis la motion pour que les honorables députés en saisissent bien la portée et avant de passer à un autre aspect du sujet, je poserai cette question: si le principe de la réglementation gouvernementale par subvention, conformément aux termes de ce contrat, si ce contrat lui-même ne nous est pas soumis pour que nous nous prononcions à son sujet, quand le sera-t-il ou quand pourra-t-il jamais l'être? Je pose en ce moment la question à tous les membres du Gouvernement assis devant moi. Sera-ce à la 1re lecture du bill? Sera-ce à la 2e? Et rappelons-nous que la 2e lecture est la dernière étape avant l'étude en comité, avant l'établissement du comité spécial. A la 2e lecture du bill, le premier ministre pourra dire exactement la même chose: "Oh! le vote que vous enregistrez, ce n'est que pour obtenir un comité spécial et vous aurez l'occasion de tracer une politique à votre gré." Il pourra tenir alors ce langage avec la même force et le même effet que maintenant. En d'autres termes, s'il fallait que la Chambre accepte le raisonnement du premier ministre, elle ne pourrait jamais se faire une idée adéquate des mérites du projet et du système qu'il va établir.

Il est utile de se renseigner sur la situation exacte que nous avons devant nous. Le chef du Gouvernement a consacré une grande partie de son discours à nous peindre un état de choses que nous connaissons déjà. En admettant, comme fondées la plupart des conclusions qu'il a tirées on contribuerait à rendre la question plus claire et à en faciliter la discussion.

Admettons en commençant l'existence de ce qu'on appelle la North Atlantic Steamship Conference, c'est-à-dire d'une coalition, si l'on veut. C'est un fait qui n'est pas contesté, à ma connaissance. Admettons aussi que cette coalition fixe les tarifs de transport sur le fret transporté par ses compagnies constituantes. Le fait n'est pas contesté; l'agent du cartel ne l'a pas nié devant le comité d'enquête présidé par notre collègue de Brome (M. McMaster).

M. McMASTER: Je dois dire que les directeurs des compagnies ont nié l'existence du cartel et que ce n'est qu'après les plus grandes difficultés qu'on est parvenu à en établir l'existence.

Le très hon. M. MEIGHEN. Vous apporterez vos preuves,—je n'ai pas relevé ce renseignement en lisant le rapport. En tout état de cause, je ne crois pas qu'il se trouve un seul membre qui ne reconnaîtrait pas l'existence de la coalition depuis déjà plusieurs années; c'est elle qui fixe, en conférence, les taux du fret sur telle ou telle marchandise, à deux ou trois exceptions près. D'après ce que j'ai entendu, le tarif du blé n'est pas établi par le cartel. Il est possible que ce dernier fixe le tarif sur la farine et le bétail, quoique ce ne soit pas sûr ni important pour le moment, mais d'une façon générale il est acquis que le cartel fixe les tarifs de transport.

Un autre fait est évident, c'est que les tarifs en général ont beaucoup augmenté depuis la guerre, ce qui a nui énormément à l'exportation des marchandises; que l'industrie canadienne se trouverait bien mieux d'une diminution des prix du fret et que leur disparition complète ferait même surgir de nouvelles industries chez nous. Reconnaissons que des plaintes ont été élevées, depuis plusieurs années, depuis sept ou huit ans, contre ces prix, et que les protestations n'ont pas cessé. Nous admettons tout cela. Il était inutile de prendre trois heures de temps pour nous en convaincre. Même nous sommes prêts à dire que la concurrence a été rendue jusqu'à un certain point impossible dans le transport par la voie d'eau. Je n'admets pas qu'elle l'est plus que dans le transport par la voie de terre, car dans l'évolution constante de l'industrie il n'est pas possible d'éviter une certaine concurrence.

Bien que tombant d'accord sur toutes ces choses, on reste néanmoins peu convaincu de l'utilité de la convention qui nous est proposée. Mais le fait d'en admettre le bien-fondé démontre que les trois heures employées par le premier ministre à nous en entretenir étaient du temps perdu.

Je prétends donc que la concurrence des compagnies de navigation n'est plus ce qu'elle était autrefois. J'ajoute que, rendu au point où le développement du trafic exige la création de lignes régulières de transport, il est nécessaire d'avoir une entente pour fixer les tarifs de fret. Je suis bien sûr qu'on dira avec moi que du moment que les transports maritimes nécessitent l'organisation de départs réguliers, comme pour les trains de chemin de fer, on ne peut en assurer la continuité qu'au moyen de quelque entente et de tarifs uniformes. Mais le premier ministre a paru affirmer le contraire pendant son discours. C'est impossible. Sans une convention de ce genre toutes les compagnies essayeront d'obtenir la clientèle des gros exportateurs, en offrant des rabais, certains avantages; c'est de toute évidence. Et alors les inégalités de traitement deviennent bien plus sérieuses que celles dont on se plaint actuellement. Le petit exportateur se verra exclu. L'uniformité de tarif admet tout le monde sur un pied égal, quelle que soit l'importance du client ou de sa cargaison. Avec le régime individuel comme le reconnaît le rapport de la commission américaine, il n'y a pas de moyen terme: la ligne la plus puissante écrase ses rivales et finit par établir un monopole. Toute concurrence disparaît. Voilà ce qui arrive en l'absence de toute entente. On voit donc que le régime de la conférence a du bon.

Au fur et à mesure qu'augmente le volume du trafic maritime; et que le système se développe, ces conférences deviennent essentielles et la fixation des prix de transport en est d'abord la résultante pour ensuite en devenir la fin principale. Mais je ne soutiens pas, que ce régime doive se continuer indéfiniment et sans aucun contrôle exercé de haut. C'est un principe faux que d'abandonner la réglementation exclusivement à une conférence. L'absence de tout contrôle des transports maritimes exercé par une autorité supérieure offre moins de dangers qu'en fait de transports sur terre,—la concurrence étant absolument impossible sur terre. Les transports maritimes donnent toujours lieu à une certaine concurrence, souvent assez vive, étant donné l'existence d'un très grand nombre de navires irréguliers; il n'en est pas moins désirable que les prix de transport sur mer soient assujettis à un certain contrôle. Ces navires irréguliers, d'après les conclusions du rapport de l'honorable député d'York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton), en 1913, ne constituent guère un sérieux élément de concurrence en ce qui regarde les marchandises dont le transport nécessite l'uniformité de service des lignes régulières; cette concurrence est efficace toutefois pour le transport d'un grand nombre d'articles. C'est pourquoi, en ce qui concerne les frets maritimes, nous n'avons pas atteint aussi tôt que pour les transports sur terre le stade où la réglementation s'impose. J'ai admis tout à l'heure que les frets maritimes ont subi des hausses fort sensibles en ces dernières années. Le premier ministre a cité longuement l'autre jour des lettres d'exportateurs montrant que les prix de transport de certains articles accusent des pourcentages d'augmentation renversants. Je n'ai pas le moindre doute qu'il n'y ait eu de fortes augmentations, cependant, je ferai observer au premier ministre que ses

chiffres sont erronés dans certains cas. Ce n'est pas là la question toutefois. La seule méthode par laquelle il soit possible d'établir assez exactement l'augmentation des frets maritimes, c'est de tenir compte de tous les tarifs en faisant nos calculs. En choisissant quelques articles, comme les cure-dents ou les pinces à linge, pour calculer le pourcentage de la hausse qu'ont subie les tarifs de transport on ne saurait arriver à aucune conclusion. Voyons quel serait le résultat d'un calcul s'appliquant à tous les articles transportés.

On m'a transmis tout à l'heure un tableau, qui a été préparé sur la base des chiffres-indices des frets maritimes. C'est l'indice officiel dont l'autorité est reconnue universellement. Le tableau a été préparé sur la base de la moyenne des prix de transport en vigueur entre 1898 et 1913. Cette moyenne est fixée à 100. Le tableau indique ensuite le pourcentage des augmentations d'année en année et, en premier lieu, dans les eaux européennes; en second lieu, dans les eaux de l'Amérique du Nord; troisièmement, dans les eaux de l'Amérique du Sud; quatrièmement, aux Indes; cinquièmement, dans l'Extrême-Orient et le Pacifique et sixièmement en Australie. En dernier lieu, le tableau donne la moyenne générale.

	Eaux européennes	Amérique du Nord
(Moyenne, 1898-1913)..	100	100
Moyenne, 1913..	110.03	113.09
Février 1920..	814.31	529.89
Décembre 1920..	268.90	277.17
Décembre 1921..	160.06	164.07
Décembre 1922..	137.09	135.15
Décembre 1923..	134.03	132.72
Juillet 1924..	123.66	121.87
Août 1924..	120.45	128.10
Septembre 1924..	117.90	138.94
Octobre 1924..	118.80	143.09
Novembre 1924..	115.01	137.32
Décembre 1924..	117.44	129.18
Janvier 1925..	115.26	134.60
Février 1925..	114.92	146.54

Le très hon. MACKENZIE KING: Par qui le tableau a-t-il été préparé?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce sont les indices des frets maritimes tels qu'ils apparaissent dans un article de l'*Economist* publié récemment. Ce tableau est mis à jour jusqu'à mars 1925. Nul doute que les chiffres n'aient été compilés d'une année à l'autre par les fonctionnaires, je crois, de la Shipping Freights' Association. Je ne connais rien de plus digne de foi. Si les honorables députés peuvent trouver quoi que ce soit de source plus autorisée en ce qui concerne le transport des marchandises de toute sorte, je serais heureux d'accepter leurs renseignements.

Je citerai d'abord les chiffres relatifs à l'Amérique du Nord, qui commencent à 100, indice de la moyenne de quinze ans, soit de 1898 à 1913:

1898 à 1913..	100
1913..	113.09
Février 1920..	529.89

Il s'agit de la période de guerre, cela va de soi.

Décembre 1920..	277.17
Décembre 1921..	164.07
Décembre 1922..	135.15
Décembre 1923..	132.72
Juillet 1924..	121.87
Août 1924..	128.10
Septembre 1924..	138.94
Octobre 1924..	143.09
Novembre 1924..	137.32
Décembre 1924..	129.18
Janvier 1925..	134.60
Février 1925..	146.54

Ces chiffres établissent donc que le pourcentage pour février, mois ou une bonne partie des navires sont retirés du service pour subir des réparations, si j'ai bien compris, au cours de cette période de quinze ans, qui se termine en 1913, est de 46.54 p. 100. Ce pourcentage est donc bien moins élevé que les chiffres cités par le premier ministre l'autre jour comparativement aux prix du transport sur terre. Voici:

Amérique du Sud	Indes	Extrême-Orient et Pacifique	Australie	Total
100	100	100	100	100
123.37	106.29	117.38	127.89	116.34
757.52	744.81	587.02	712.16	690.95
244.10	256.79	286.72	347.18	280.14
163.72	144.43	141.25	166.47	156.67
129.19	122.61	136.08	159.34	136.57
120.09	124.35	125.07	144.21	130.08
121.91	120.13	144.69	121.96	120.70
119.94	118.97	113.31	128.19	121.49
123.20	124.93	122.19	144.22	128.56
125.96	126.59	135.47	156.67	134.43
120.31	120.50	131.95	162.02	131.18
119.45	119.76	129.29	161.13	129.38
120.38	123.83	132.44	172.70	133.20
118.04	121.95	129.99	178.04	134.91

M. GOOD: S'agit-il d'indices rectifiés ou de simples moyennes des prix de transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: De moyennes des prix. Je ne sais pas ce que l'on veut dire par indices rectifiés. Il s'agit de la moyenne du trafic effectivement manipulé.

M. GOOD: L'indice rectifié est celui qui tient compte de l'importance et de la quantité relatives des marchandises transportées.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je présume. Sans cela, je ne pense pas qu'il faudrait y attacher beaucoup de valeur. Je désire lire une autre pièce.

L'hon. M. ROBB: Au sujet des tarifs cités par le très honorable député, y a-t-il aucune

distinction entre les ports du Canada et ceux des Etats-Unis?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'Atlantique-Nord est considérée séparément. Je ne prétends pas qu'on ne fasse aucune distinction entre Montréal et New-York. Mais comme le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a soulevé ce point, je vais extraire du même journal, en date du 28 février, les mots suivants:

En réalité, les tarifs du fret dirigé vers l'Est, sont les mêmes pour tous les ports de l'Atlantique septentrionale de Baltimore à Montréal, bien que les taux d'assurance pour les navires qui font escale à Montréal soient plus élevés que pour ceux qui visitent les ports américains.

Cela, naturellement, ne concerne que le tarif en destination de l'Est.

L'hon. M. ROBB: Et cette année?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je l'ignore. Je n'ai pas lu le contexte et je ne saurais le dire avec certitude. Voici l'autre pièce que je tiens à insérer dans les Débats. Le ministre du Commerce (M. Low) nous a donné un état relatif à une cargaison que le nouveau navire de Petersen peut transporter. Il a déclaré que c'est un chargement moyen et il a calculé les profits du navire d'après cet état. Selon lui, les bénéfices seraient de $35,159.44. Les profits afférents à chaque marchandise sont fournies séparément et le tarif est indiqué. Ce seraient les bénéfices si les bêtes à cornes n'étaient pas incluses. Si celles-ci étaient comprises, les bénéfices seraient de 9,469 livres sterling, 8 shillings, 10 deniers. La Price, Waterhouse and Company prend la même cargaison et applique aux diverses marchandises les tarifs en vigueur en 1913. Je me base sur l'autorité de la Price, Waterhouse Company et j'inscris sa signature au hansard parce qu'on la voit sur l'original. Les profits de cette même cargaison en 1913 auraient été de $26,158.19 les bestiaux exceptés, et ceux-ci inclus, de 6,079 livres sterling, 12 shillings, 5 deniers. C'est-à-dire que les bénéfices en 1924 ont été de 40.25 p. 100 de plus qu'en 1913, en ne comprenant pas le transport des bestiaux et, de 55.75 p. 100, ce dernier chargement inclus. Je vais insérer tout le tableau au hansard en même temps que le certificat de la Price, Waterhouse Company. Voici:

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES D'UN VOYAGE D'UN NAVIRE «PETERSEN» PENDANT LA SAISON DE 1924 (SELON LE RELEVÉ PUBLIÉ À LA PAGE 747 DU HANSARD) ET DE RECETTES TABLÉES SUR LA MOYENNE DES FRETS MARITIMES DE MONTRÉAL À LONDRES, EN 1913

——	Poids — Tonnes	Cubage	Saison de 1924		Saison de 1913	
			Taux	Recettes	Taux	Recettes
				$ c.		$ c.
25 charges de grain	5,350	250,000	3/– le qt.	17,250 00	2/7½ le qt.	15,750 00
sacs de farine	1,000	56,000	19½c. 100 liv.	4,368 00	17c. 100 liv.	3,808 00
boîtes de provisions	300	18,000	47c. "	3,158 40	24½c. "	1,646 40
boîtes de fromage	100	7,000	67c. "	1,500 80	32·15 "	720 16
200 *standards* de madriers ("deals")	500	44,000	70/–le std.	3,220 00	47/6 le std.	2,280 00
conserves	30	1,950	47c. 100 liv.	315 84	16·88c. 100 liv.	113 43
planche-carton	50	3,500	53c. "	593 60	17·09c. "	191 40
saindoux	100	6,500	47c. "	1,052 80	24½c. "	548 80
divers	50	10,000	37c. M	3,700 00	11c. M	1,100 00
			à 4.60 de la £1	35,159 44	à 4.80 de la £1	26,158 19
				£7,643 7 1		£5,449 12 5
A ajouter: 420 têtes de bétail	.....	.....	$20 par tête	1,826 1 9	$7·20 par tête	630 0 0
(On n'a pas transporté de bétail en 1913; le tarif attribué est tablé sur celui de 1912.)				£9,469 8 10		£6,079 12 5

Suivant les chiffres ci-dessus les recettes de la saison de 1924 dépassent celles de 1913 dans les proportions suivantes—

Sans bétail.....40·25 p. 100
Avec bétail.....55·75 p. 100

Nous avons examiné les registres des entreprises de fret et les manifestes des compagnies Cunard et Pacifique-Canadien pour la saison de 1913, Montréal à Londres, et nous certifions que les tarifs moyens cités ci-haut y ont été cueillis et que les supputations touchant les recettes de la saison de 1913 ont été faites avec exactitude.

PRICE, WATERHOUSE & CIE.,
Experts comptables.

Montréal, 9 mars 1925.

[L'hon. M. Robb.]

On aurait cru qu'une preuve comme celle-ci, concordant à peu près exactement avec les tableaux publiés dans *The Economist* eussent eu assurément plus de valeur qu'une accumulation de lettres écrites à diverses époques, voilà bien longtemps pour la plupart, par différentes personnes, au sujet de questions qui n'ont peut-être jamais été scrutées à fond et dont nous ignorons tout des circonstances dans lesquelles elles ont été écrites. J'ai dit tantôt qu'à mesure que le recours à la coalition se développe,—et il s'est développé notablement,—il paraît raisonnable et essentiel que se développe à côté une autorité apte à réglementer l'emploi de la puissance acquise par la coalition. A mon sens, il ne semble pas raisonnable qu'une autorité qui ne représente pas tout le public ait la compétence de régir, comme elle l'entend les frets maritimes de l'univers; je dis cela sans prétendre nullement qu'il y ait eu injustice ou rien d'autre de répréhensible; seulement je trouve en principe vicieux de laisser sans gouverne entre les mains de gens dont les intérêts ne coïncident pas toujours avec les intérêts du public la faculté de régler ces questions de toute première importance.

Mais une fois que nous en sommes là n'est-ce pas qu'il nous faut alors déterminer quelle doit être nécessairement la constitution, quel doit être le statut, de tout corps qui puisse avoir l'ombre d'une chance de pouvoir réglementer, plus ou moins, ce régime? Assurément aucun pays n'a à lui seul le droit,—et parce qu'il n'a pas ce droit il tentera toujours en vain de l'exercer. Je prie les honorables députés de réfléchir: Le Canada a-t-il le droit de réglementer les tarifs d'aller et de retour entre ce pays et la Grande-Bretagne exclusivement? Si nous avons ce droit la Grande-Bretagne ne l'a-t-elle pas au même titre? Mais alors comment les deux pays peuvent-ils l'exercer, chacun dans sa sphère distincte? Maintenant, je m'arrête; se trouve-t-il ici un honorable député pour répondre à ma question?

Avons-nous le droit de régir les frets entre le Canada et l'Australie ou de dicter à l'Australie les prix à exiger sur les marchandises qu'elle expédie au Canada? Avons-nous le droit de dire à la Grande-Bretagne: Voici quels seront les tarifs pour le transport des marchandises expédiées par vos citoyens dans notre pays et c'est ici dans la capitale du Canada que nous allons fixer ces tarifs. Renversons la position; supposons que la Grande-Bretagne eût voulu faire fixer par son gouvernement les prix de transport pour le blé qu'on expédie du Canada au marché anglais, imagine-t-on les commentaires qu'aurait faits le premier ministre du Canada à la Chambre? Peut-on concevoir la campagne qui aurait été faite dans notre pays contre la "domination de Downing Street"? Or, si la Grande-Bretagne n'a pas le droit de fixer les tarifs de transport entre les deux pays, pourquoi le revendiquons-nous? En réalité, nous revendiquons un droit que nous n'avons pas et que nous ne pouvons pas avoir, et même si nous avions quelque bon moyen d'exercer ce droit, même le moyen le meilleur, notre tentative serait forcément vouée à un échec.

Pour qu'une commission puisse même tenter de régler cette situation, quels devraient être sa nature et le minimum de ses pouvoirs? Je prétends et notre amendement affirme qu'il faut que tout l'empire soit représenté dans cet organisme, rien de moins. Le premier ministre lui-même a dit, au cours de son discours, qu'on ne pourrait pas réussir sans avoir un organisme représentant toutes les nations du monde. C'est peut-être vrai jusqu'à un certain point. Mais le commerce maritime de l'empire a de telles proportions qu'on ne peut pas le boycotter et les sujets de cet empire peuvent exercer ce droit qui est inhérent à l'ensemble de régir le commerce maritime entre les différents ports de leur pays. Par conséquent, la seule démarche qui ne soit pas vouée à un échec ou un désastre consiste à instituer un organisme dans lequel tout l'empire sera représenté. Tous les efforts devraient tendre vers ce but. Je ne dis pas qu'après cela on aura atteint un système de contrôle parfait; il pourrait y avoir autre chose à faire, mais en agissant ainsi on a chance de réussir, du moins en ce qui concerne le trafic entre les différents ports de l'empire britannique.

Les membres du Gouvernement qui ont conclu cet accord à la hâte—certains, je le reconnais, le regrettent beaucoup—nous disent: Nous ne pouvons pas, dans la circonstance, avoir un organisme dans lequel tout l'empire fût représenté, alors il faut bien que nous nous décidions à agir, peu importe comment, pour attirer l'attention, pour réveiller nos cousins et leur faire voir qu'on a besoin de s'occuper de la chose. Or, qu'a-t-on essayé? D'après le ministre des Chemins de fer la première démarche remonte à 1910. Il avait reçu une note de M. le juge Mabee, alors président de la commission des chemins de fer qu'il communiqua au gouvernement anglais et celui-ci répondit. Certes j'ai une haute opinion de M. le juge Mabee, mais je ne suis pas entiché de son rapport. Il suppose qu'un pays peut régir le transport maritime tout comme ses propres

transports terrestres, et que la concurrence a aussi sûrement disparu du commerce maritime que des transports terrestres. Ces deux hypothèses sont manifestement fausses. Il est inutile d'en dire plus long. Le rapport dit aussi que dans quelques années—il a été rédigé en 1910—l'Angleterre importerait 600 à 800 millions de boisseaux de blé du Canada. Or, aujourd'hui, c'est-à-dire quinze ans après, il n'y a que 43 millions d'habitants en Grande-Bretagne qui ne peuvent consommer que 280 millions de boisseaux de blé, de sorte que je ne vois pas ce qu'ils pourraient bien faire avec les 400 autres millions de boisseaux. Autrement dit, le rapport n'a pas été très bien préparé. On l'envoya à l'Angleterre, en même temps qu'on exprimait le désir de voir instituer un organisme central dans lequel tout l'empire serait représenté, pour examiner ces difficultés de transport.

Le Gouvernement de l'époque avait évidemment oublié que toute la question venait de faire le sujet d'une enquête par une commission dans laquelle il était lui-même représenté. Cette commission concluait qu'il était impossible de régir les transports maritimes comme les transports terrestres, qu'il existait de très, très grosses difficultés qu'on ne trouvait pas sur terre et surtout qu'il ne résulterait pour aucune partie de l'empire un avantage quelconque d'un contrôle, qui, s'il était appliqué, placerait la marine de commerce britannique dans une position désavantageuse par rapport à celles du continent. Voilà ce que fit remarquer le gouvernement britannique. Cela me paraît très sensé. Je me demande ce que certains de mes collègues en pensent. Les considérations énumérées dans la réponse du gouvernement anglais ne paraissent-elles pas justes, exactes et sensées?

Il existe sans doute d'autres difficultés à surmonter et le gouvernement britannique a suggéré que la question soit étudiée davantage dans le but de voir si nous ne saurions créer quelque chose susceptible de faire disparaître les préférences indues. Le gouvernement canadien s'est arrêté à ce point. Le ministre des Chemins de fer donne pour raison de cet arrêt qu'il n'aime pas à se faire dire les choses deux fois. Et, de plus, le Gouvernement connaissait les faits et n'avait pas besoin d'enquête. Cela se passait en 1910, et c'est la raison qu'il a donnée à la Chambre pour ne pas être allé plus loin. Or, s'il était au courant des faits en 1910, pour quelle raison les a-t-on cherchés de nouveau en 1923 et de nouveau encore en 1924? Deux enquêtes ont été ouvertes au cours des deux dernières années.

La démarche importante suivante—et je passe par dessus les diverses enquêtes instituées par le gouvernement britannique—a été l'enquête conduite par le député actuel de York-Ouest (sir Henry Drayton). Il a dirigé son enquête au point de vue canadien et a fait un rapport qui se résume brièvement à ceci: il ne croit pas que le système de la direction particulière sous le régime de la conférence devrait continuer sans être modifié; qu'une surveillance supérieure devrait exister, qu'autrement la conférence pourrait agir à sa guise et commettre des injustices et causer des torts aux maisons particulières. Bien qu'il ne prétende pas que la conférence ait agi ainsi, il n'est pas d'avis qu'en principe une telle puissance soit ainsi monopolisée; il suggère qu'on forme un tribunal chargé de chercher de trouver une solution et il ajoute que la commission royale des Dominions, qui siégeait en ce moment, est toute désignée pour connaître de cette question. Il est évident que la commission royale a pris l'affaire en main et son rapport se prononce contre le principe de la direction par des particuliers pour lui préférer une surveillance unifiée émanant des diverses parties de l'empire. La guerre était commencée. Pendant la période des hostilités les transports maritimes furent placés sous la dépendance des autorités anglaises. En 1918, les représentants du Canada ont soumis avec force cette question à l'attention du gouvernement britannique. Celui-ci a consenti à former ce qu'on connaît sous le nom de commission impériale de la navigation, comité dans lequel les diverses parties de l'empire sont représentées et à qui on a accordé certains pouvoirs. Ces pouvoirs ne comprennent pas spécifiquement celui de fixer les tarifs, cela lui a été refusé, mais il a été invité à enquêter et à faire rapport sur toutes les questions intéressant les préférences indues, les facilités existantes dans les ports et l'amélioration en général des communications entre les diverses parties de l'empire. Le Canada n'a pas été satisfait. Au printemps de 1919, sir Robert Borden prépara un mémoire dans lequel il insiste pour faire augmenter les pouvoirs du comité et pour que le Canada persiste dans ses efforts pour faire accorder un pouvoir de contrôle au comité impérial des expéditions maritimes. Il demande aussi l'appui des autres Dominions. Cela me fut ensuite soumis à l'époque où j'étais premier ministre par une lettre de sir George Perley. Celui-ci était notre représentant à la commission impériale de la navigation, qui a accompli beaucoup d'excellent travail. Néanmoins, il a constaté qu'il n'avait pas tous les renseignements né-

cessaires pour faire comprendre à la commission son devoir de faire rapport pour se faire accorder ces pouvoirs et il nous a demandé d'étudier l'opportunité de nommer quelqu'un spécialement délégué pour présenter la cause du Canada en faveur d'un accroissement des fonctions de la commission impériale de la navigation. Le gouvernement de l'époque choisit M. le docteur Magill, de Winnipeg, comme étant qualifié pour accomplir ce travail, mais celui-ci refusa. Sa lettre de refus n'est pas ici, mais elle existe néanmoins. C'était au cours de la session de 1921. A la fin de la session, je suis passé en Angleterre et, immédiatement à mon retour, il y eut des élections générales. Six mois ou presque sont intervenus entre la réponse de sir George Perley et l'annonce des élections générales. La session du Parlement et la conférence impériale siégeaient et on n'a rien accompli.

La démarche suivante fut la formation d'un comité sous la présidence de l'honorable député de Brome (M. McMaster). Toutefois, ce comité ne fut nullement formé pour enquêter sur les tarifs de transports maritimes, ses instructions ne contenaient rien qui pût suggérer une telle enquête. Les instructions étaient générales et demandaient une enquête touchant la situation agricole. Je ne me plains pas que ce comité ait cru bon de s'occuper de ce sujet et j'en suis même très heureux. Le comité a présenté plusieurs rapports et on nous annonce à présent que le Gouvernement base sa ligne de conduite sur le rapport de ce comité. On n'y songerait nullement en lisant le rapport lui-même. Le rapport conclut à l'existence d'une coalition ayant la haute main sur les tarifs. Le premier ministre prétend-il que c'est le fondement de sa politique?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai employé le terme "genèse".

Le très hon. M. MEIGHEN: La genèse? Le premier ministre nous dit aussi que la politique du Gouvernement est absolument indépendante de l'existence ou de la non existence d'une coalition.

Il dit que sa politique n'est pas motivée par la coalition, que c'est la bonne politique, à suivre, coalition ou non; et il déclare aussi qu'elle est fondée sur le rapport d'un comité dont la seule conclusion sur ce point constatait l'existence d'une coalition. Prétend-il maintenant que le comité a proposé quelque chose de ce genre? Dans la mesure où le rapport indique une ligne de conduite à suivre, le Gouvernement fait précisément le contraire de ce qui a été proposé par le comité. On trouve la proposition du comité à la page XXI des Journaux de la Chambre des Communes, 1923:

> Vu les raisons précédentes et les témoignages entendus et mentionnés dans un rapport intérimaire antérieur, votre comité est d'avis qu'il convient de contrôler les coalitions ou conférences des compagnies de navigation.

Que suggère-t-on?

> Il est suggéré que les représentants canadiens qui assisteront à la prochaine réunion de l'Institut international d'agriculture soient autorisés à étudier cette question à fond, afin de savoir s'il est possible d'organiser un moyen de contrôle par l'entremise de cet Institut.

Trouve-t-on quelque ressemblance entre cette idée, qui démontre au moins que le comité comprenait le problème, et celle que renferme cette résolution? Le rapport continue:

> Vu qu'un grand nombre des navires marchands qui viennent dans nos ports canadiens sont des navires anglais, il est respectueusement suggéré d'obtenir une action similaire de la part des autorités britanniques.

L'on pourrait croire que la pensée qui vint à l'esprit de l'honorable député de Brome et de son comité dût s'imposer aussi au Gouvernement, mais l'on n'a pas même essayé d'obtenir la coopération ou le concours de l'Angleterre. Je continue de citer:

> La question pourrait faire le sujet d'une discussion et d'une étude à la prochaine séance de la conférence économique impériale.

Voilà tout ce que propose le comité.

M. McMASTER: Oh! non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je veux dire quant à la manière de procéder. Quelle est l'autre?

M. McMASTER: Un peu plus loin, plusieurs paragraphes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Où? J'espère que les autres propositions ne contredisent pas celle dont j'ai donné lecture.

M. McMASTER: Non, non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le sens en est le même, je ne comprends pas l'objet de la remarque de mon honorable ami. Voilà ce que le comité a proposé. Mais il n'a pas cru que les renseignements obtenus suffisaient pour discuter le problème d'une façon intelligente et en arriver à une solution prompte et opportune et il a fait cette autre suggestion.

> En raison des renseignements étendus et importants qu'il a recueillis au cours des séances, et aussi de l'impossibilité d'étudier convenablement la preuve dans le temps qui lui est donné avant la prorogation, votre comité suggère respectueusement qu'un comité semblable soit nommé de bonne heure lors de la prochaine session du parlement.

Je présume que cette suggestion se rapportait à d'autres sujets examinés par le comité

aussi bien qu'à celui-ci. Ces trois avis du comité le Gouvernement n'en a tenu aucun compte et, cependant, il déclare à la Chambre que sa proposition est fondée sur le rapport du comité! Voilà une trouvaille faite sur le tard.

Il a été question de M. Preston au cours de ce débat. Le Gouvernement a paru très sensible en ce qui regarde la réputation de M. Preston. Cependant personne dans l'opposition ne l'a discrédité autant que le premier ministre. Au mois de mars 1924, l'on envoie M. Preston en Europe pour s'enquérir et faire rapport sur ce sujet. C'est la mission qu'on lui confie. Le décret du conseil ne mentionne rien autre, excepté le traitement, qui était bien, j'ose croire, l'aspect le plus important de l'affaire. Puis, le Gouvernement prend une décision et arrête une politique avant même d'avoir reçu le rapport de M. Preston. Et maintenant, le premier ministre déclare que le rapport Preston n'importe aucunement; que sa politique ne repose pas du tout sur ce rapport, mais qu'elle s'inspire du rapport du comité McMaster qui conclut à la nécessité de procéder tout autrement.

Quelle est la politique du Gouvernement? On la trouve dans le contrat que l'on nous demande d'approuver. J'analyserai ce contrat, non point subtilement, mais en vue de démontrer à la Chambre ce qu'il renferme réellement. Le premier ministre nous dit bien: peu importe le contrat; le Gouvernement fera telle ou telle chose et rien autre. Je sais monsieur l'Orateur qu'il y a dans le domaine des affaires ordinaires, des gens qui agissent à leur gré, en dépit de leurs contrats, mais je ne crois pas que le Parlement doive accueillir avec indifférence une déclaration semblable de la part du premier ministre.

D'abord, bien que je ne considère pas ceci d'une importance primordiale, l'engagement pris par sir William Petersen de s'en tenir aux termes, tels qu'ils sont, de sa partie du contrat, est un engagement que sir William peut jeter au feu dès que ce Parlement y aura donné force de loi. Vraiment, on serait porté à croire que ce Gouvernement a droit à une bénédiction toute spéciale parce que, entendez bien, il n'a pas voulu d'un contrat qui ne fût "sujet à l'approbation du Parlement". "Dans ce cas", dit le premier ministre, "nous avons expliqué clairement à sir William Petersen que le contrat ne prendra effet qu'après ratification du Parlement. C'est la politique que nous avons suivie." Mais il n'y avait aucune autre politique à suivre. Le Gouvernement n'avait absolument pas le droit de signer un contrat sans que ce dernier fût sujet à l'approbation du Parlement. On n'a jamais signé un contrat sans l'autorisation préalable du Parlement, sauf si le contrat est sujet à la ratification du Parlement. Lorsque sir Wilfrid Laurier, en 1898, soumit le contrat relatif au chemin de fer du Yukon, ce contrat était sujet à la ratification du Parlement. En 1903, lorsqu'il présenta le contrat du Grand-Tronc-Pacifique, ce contrat était signé et scellé, mais il était sujet à la ratification du Parlement. Lorsqu'en 1918, le Gouvernement de l'époque présenta le projet de nationalisation du Grand-Tronc, il était aussi sujet à la ratification du Parlement. Tous doivent l'être; le premier ministre n'avait pas le choix; il ne pouvait agir autrement. Mais il y a cette différence-ci: Dans chacun de ces cas, le Gouvernement, sous sir Wilfrid Laurier et sous sir Robert Borden, accepta la responsabilité entière de son contrat. On disait au Parlement: Ce contrat contient des termes que nous croyons justes et raisonnables; ces termes sont signés et scellés; le Parlement peut rejeter le contrat s'il le désire, mais s'il rejette le contrat, il rejette aussi le Gouvernement. Sir Wilfrid Laurier et sir Robert Borden, et le premier ministre actuel, ont dit: "Le contrat est ici pour être approuvé ou rejeté; il ne peut être modifié." Mais sir Wilfrid Laurier et sir Robert Borden s'en tinrent à ce qu'ils avaient dit, ils défendirent leur contrat contre toute opposition; en hommes courageux, ils en prirent toute la responsabilité et risquèrent le pouvoir sur la question. Mais le premier ministre actuel a tourné et retourné et tenté de découvrir ce qu'il appelle un principe dans la résolution. Il nous dit: Si vous n'aimez pas la résolution, modifiez-la. Si vous n'aimez pas le contrat, changez-le, et nous irons trouver sir William Petersen, nous nous mettrons à ses genoux et lui demanderons d'accepter votre projet. Mais si vous n'en voulez pas du tout, rejetez-le, et présentez-en un autre. Bref, allez, faites ce que bon vous semble, mais de grâce sauvez notre précieuse existence.

Maintenant, je passe au contrat lui-même. Dès que sir William Petersen a formé sa compagnie, le Gouvernement est tenu de la reconnaître. Que ce soit une compagnie à capital majoré, un simple zéro sans aucune responsabilité financière, peu importe. Le Gouvernement ne possède aucune garantie, et aucun avocat de la réputation de M. Lafleur n'a de sa vie signé une déclaration disant que sir William Petersen n'a pas le pouvoir de se soustraire à chacune des conditions du contrat par la formation d'une compagnie et la substitution de cette compagnie à lui-même.

Je n'ai pas besoin de lire tous les paragraphes du préambule. Je crois que c'est là le produit intellectuel du Gouvernement plutôt que de M. Lafleur. J'ai vu des documents qu'a préparés cet avocat éminent,

mais je n'en ai jamais vu un autre qui débute par les phrases grandiloquentes qui forment la meilleure partie de ce contrat. Sir William William Petersen est convenu de ce qui suit: Il doit et devra, d'abord, soit personnellement ou par l'entremise de cette compagnie:

Construire, outiller, procurer, établir et, pendant le présent contrat, continuer et, en la manière ci-après mentionnée, exploiter un service de transport maritime régulier entre les ports de la Grande-Bretagne ou d'Irlande ou du continent européen et les ports canadiens qui peuvent être désignés de temps à autre par le ministre du Commerce du Canada ou ses représentants.

Les honorables députés voient-ils les restrictions que comportent ces obligations? Il doit construire, outiller, procurer et établir et, pendant le présent contrat continuer et, en la manière ci-après mentionnée, exploiter un service de transport maritime entre les ports du Canada et les ports de la Grande-Bretagne ou du continent européen qui peuvent être désignés de temps à autre par le ministre du Commerce. Il lui faut, naturellement, remplir cette obligation.

Puis, d'après (b), il doit:

Etablir et continuer et maintenir et exploiter, ainsi qu'il est ci-après énoncé, le service de transport maritime ci-haut mentionné exempt du contrôle et indépendant de la coalition ou conférence du transport maritime de l'Atlantique ou de toute autre coalition ou conférence actuellement existante ou qui peut être exploitée ou établie à toute époque future sur l'océan Atlantique sans la sanction du gouvernement du Canada.

Premièrement, il doit construire, outiller et exploiter un service régulier de transport, et le Gouvernement peut désigner les ports; deuxièmement, il doit demeurer indépendant de la conférence du transport maritime de l'Atlantique. Ce sont là les deux obligations.

Puis vient cette condition—elle n'est pas rédigée en très bon anglais, mais cela n'importe pas beaucoup:

(c) Ce service doit être effectué et maintenu au moyen de dix navires ainsi qu'il est ci-haut mentionné, et ces navires doivent être construits et mis en service le plus rapidement possible et ils doivent être complètement terminés et mis en service dans les dix-huit mois de la date de la présente Convention (au moins deux de ces navires doivent être mis en service vers le 1er août 1925), et en attendant qu'ils soient terminés, d'autres navires de construction moderne convenablement gréés et d'à peu près le même tonnage...

Remarquez ceci.

...seront substitués et exploités dans ledit service jusqu'à ce que la flotte en question soit complètement construite et en service, ledit service devant commencer avec au moins six navires au plus tard le 15 juin 1925.

Cela revient à dire que sir William Petersen, pour exécuter son contrat, devra avoir en service, le 15 juin, six navires d'un tonnage à peu près égal à celui des navires décrits au commencement du contrat, et qu'il devra en avoir deux nouveaux au plus tard le 1er août 1925. On remarquera que les navires qu'il pourra substituer n'auront pas nécessairement la même vitesse ni aucune des caractéristiques de ceux spécifiés dans le contrat; il suffira qu'ils aient à peu près le même tonnage. La condition qui vient ensuite est celle-ci:

(d) Le contrôle de la réglementation des tarifs exigibles par le concessionnaire est du ressort du gouvernement du Canada et le Gouvernement doit fixer, de temps à autre, ces tarifs de fret pour toutes les denrées.

Qu'on me permette d'examiner ce paragaphe durant quelques instants—et je le fais en invitant tout député qui ne partage pas mon opinion à me le dire. Qu'on me permette de discuter l'alpha et l'oméga, le commencement et la fin de cet accord. Il donne au Gouvernement du Canada le droit de fixer les tarifs pour toutes et chacune des denrées. Il n'y a aucun doute là-dessus. Mais quelle en est la signification? Le Gouvernement poura dire à sir William Petersen que le tarif de fret sur ses navires, pour telle ou telle denrée—et "denrée" a une signification distincte—sera tel ou tel chiffre. C'est cela que le Gouvernement pourra faire, et rien de plus. D'après cet accord, le Gouvernement ne pourra forcer sir William Petersen à transporter une denrée au tarif convenu. Sir William Petersen n'aura qu'à charger son navire de denrées autres dont les tarifs auront été fixés à son goût. Le ministre de la Défense nationale (M. Macdonald) se contente de sourire. Je l'invite à contester cela.

L'hon. M. MACDONALD: Je le contesterai quand vous aurez fini; c'est ridicule.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela sera plus prudent pour vous que de le contester maintenant. Il est absolument vrai que, si sir William Petersen transporte une certaine denrée, il ne pourra exiger un tarif plus élevé que celui établi par le Gouvernement. La chose est certaine. Mais le premier ministre dit: "Nous ne réglementerons les prix que pour les marchandises canadiennes." Il est évident que, si l'on réglemente les taux s'appliquant aux marchandises américaines, le vendeur américain bénéficiera de nos subventions; nous aurions alors été assez généreux pour favoriser l'expéditeur américain en lui permettant d'obtenir plus cher pour son produit; et lorsque le premier ministre s'est vu placé entre les propositions de ce dilemme, il s'est dérobé en déclarant que le Gouvernement ne réglementerait les frets que pour les denrées canadiennes. Il avait évidemment à l'esprit que le blé canadien est une denrée et que le blé américain en est une autre. Mais cela est-il bien vrai? Je le demande à mes honorables amis siégeant à ma gauche. Le

blé n'est-il pas une seule denrée? L'orge n'est-elle pas une seule denrée? L'avoine n'est-elle pas une seule denrée? Le blé d'Ontario est-il une denrée et celui de Québec ou du Manitoba en est-il une autre? Et le Gouvernement peut-il établir un tarif pour le blé d'Ontario et un autre pour celui du Manitoba? Il ne le peut pas. Le Gouvernement choisira une denrée et il en fixera le prix de transport; il ne pourra pas faire plus. J'aimerais à savoir si le premier ministre ou le ministre de la Défense nationale contestent ma prétention. Ils ne le peuvent pas.

Le premier ministre a déclaré que le Gouvernement ne réglementerait les taux que pour les denrées canadiennes. Eh bien! pour les fins de la discussion, qu'il me soit permis de l'admettre. Supposons qu'il ait raison. Qu'arrive-t-il? Le dilemme où il se trouve maintenant est pis que le premier. Qu'on me permette de donner un exemple. Le premier ministre dit à sir William Petersen que le tarif pour le blé canadien sera de, disons 6c. Supposons que le tarif ordinaire pour le blé américain soit de 9c. Pense-t-on que sir William Petersen ne préférera pas transporter du blé américain? Si le premier ministre décide alors d'abaisser le tarif pour le blé américain au niveau de celui du blé canadien, sir William Petersen sera évidemment aussi bien rémunéré en transportant du blé canadien. Mais le premier ministre dit qu'il ne se permettra pas de réglementer les taux pour le blé américain. Alors, si l'on ne fixe un prix de transport que pour les produits canadiens, sir William Petersen sera absolument libre de charger ses navires avec du blé américain.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'espère que mon très honorable ami ne croira pas que j'admets ce qu'il dit, parce que je garde le silence durant son argumentation. Je veux lui laisser la plus grande latitude possible pour présenter sa cause de son mieux. Voilà la seule raison pourquoi je ne réponds pas à ses considérations absurdes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne puis l'admettre, étant donné...

M. McMASTER: Le silence n'implique pas nécessairement l'approbation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le silence, dans le cas du premier ministre, qui n'hésite jamais à interrompre, signifie qu'il lui est très difficile de répondre.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'affirme que ce n'est pas mon cas, car je n'approuve aucunement les paroles de mon très honorable ami, lesquelles sont inexactes et absurdes.

[Le très hon. M. Meighen.]

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est toujours la réponse de celui qui soutient une controverse sans pouvoir expliquer les motifs de son attitude. Je dis que sir William Petersen doit certainement observer les stipulations du marché. Mais quelles sont ces stipulations? Qu'il construira, équipera et maintiendra une flotte faisant un service régulier; s'il ne le fait pas, il ne peut réclamer du Gouvernement devant les cours de justice, un seul dollar; qu'il ne fera pas partie de la coalition de l'Atlantique du Nord; et, aussi bien, qu'il mettra en service certains navires à certaines dates. Telles sont les stipulations du marché, et il n'y en a pas d'autres; s'il les observe, il peut réclamer son argent du Gouvernement. Je parle en présence de soixante ou soixante-dix avocats, dont aucun n'a fait preuve dans le passé d'une timidité exagérée. Je veux savoir si l'un de ces avocats peut mettre mes paroles en doute.

M. McMASTER: Je crois que le chef de l'opposition a oublié l'alinéa (*e*).

Prendre les mesures convenables pour le transport des produits périssables et partiellement périssables, en pourvoyant à l'entreposage frigorifique.

Si sir William Petersen équipe ses navires de façon à pouvoir transporter ces produits, comment pourra-t-il remplir ses navires de marchandises américaines?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai raison d'affirmer que le meilleur avocat de la Chambre a donné la meilleure réponse qu'il pouvait offrir. Sir William Petersen doit certainement équiper ses navires de façon à pouvoir transporter les produits périssables ou partiellement périssables. Mais je prie l'honorable député de Brome (M. McMaster) de répondre à cette question: Sir William Petersen n'est-il pas libre de laisser vide cette partie de ses navires, s'il le juge à propos; ou, si cela ne lui plaît pas, de la remplir de marchandises américaines?

M. McMASTER: Non, s'il veut recevoir la subvention.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par quelle clause du marché est-il tenu de faire une distinction entre les marchandises américaines et les marchandises canadiennes? Quelle clause le force même à transporter des marchandises canadiennes? Il n'y a pas, dans la convention, une seule syllabe qui le force à agir ainsi. En d'autres termes, sir William Petersen est absolument libre, à cet égard. J'ose dire que le ministre de la Défense nationale ne peut m'ap-

porter une déclaration écrite de M. Lafleur, ou de tout autre avocat réputé, à l'effet que le marché empêche sir William Petersen de transporter des marchandises américaines aussi librement qu'il le désire, ou aussi librement qu'il peut transporter des produits canadiens. Les exportateurs américains paient, disons 9c. pour le transport du blé. Sir William peut leur dire: "Je transporterai vos produits pour 8c." Et il transportera le blé américain à un prix inférieur de un centin au prix moyen. Cela signifie que l'on transportera le blé américain à un prix inférieur, grâce à une subvention versée par le gouvernement canadien sur les fonds du Canada.

On a déjà prétendu, au cours de la discussion, que sir William Petersen ne s'engage pas à arrêter un nombre défini de départs. On lui laisse absolument ce soin. Les départs doivent se faire "régulièrement". Voilà tout ce qui est stipulé dans le marché. Dès que le service sera inauguré, les départs devront se succéder rapidement. Je suppose qu'il en serait ainsi dans tous les cas, car l'on ne peut réaliser de gains en flânant sur l'eau. Mais c'est tout ce que stipule le marché. S'il s'en rapporte à cette convention, il peut se contenter d'un voyage par année, et il remplira quand même toutes les obligations de son marché. Il peut décider, aussi bien, de faire deux voyages par année, ou un par mois. Supposons que le Gouvernement fixe un prix de transport très minime, soit dix dollars par tête de bétail par exemple; et que sir William Petersen fasse un ou deux voyages, peut-être trois ou même douze voyages par année; il s'en suit que, moins il fera de voyages moins forte sera sa perte; de toutes façons Petersen recevra $1,300,000 par année du gouvernement et celui-ci ne peut lui retenir un seul dollar. L'intérêt, sur 6 millions de dollars, ne s'élève qu'à $300,000 par année; il lui restera donc un million; et, comme le gouvernement ne peut le forcer à faire un nombre de voyages qui porterait ses pertes à un million, il pourra encaisser toutes les économies qu'il peut réaliser.

M. JACOBS: Serait-ce observer l'esprit du marché?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exactement l'esprit de la convention. Je conviens que l'on n'aurait pas dû la rédiger de cette façon.

Quand l'honorable député de George-Etienne Cartier rédige un contrat il ne laisse pas à l'autre partie le soin d'en fixer les conditions, et ainsi l'esprit qui lui convient.

M. JACOBS: Depuis que je suis au Parlement j'ai oublié la manière de faire un contrat.

Le très hon. M. MEIGHEN: De même en est-il du Gouvernement. On ne saurait attribuer ce contrat à M. Lafleur. L'affaire d'un avocat c'est de rédiger ce que désire son client. Le devoir du Gouvernement était de dicter les conditions à M. Lafleur, qui devait rédiger le contrat de façon à sauvegarder ce que le Gouvernement voulait faire sauvegarder. Le Gouvernement ne peut s'en prendre à M. Lafleur. L'honorable député prétend que ma déclaration n'est pas conforme à l'esprit du contrat, mais, dans l'histoire politique canadienne j'ai découvert que lorsqu'un parti commence par faire des distinctions entre l'esprit et la lettre on peut s'attendre que bientôt pour lui un contrat ne sera plus qu'une simple "carte marine".

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami acceptera-t-il ce que sir William Petersen dit de l'esprit de la lettre de la convention?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Naturellement je ne l'accepterai pas. C'est le pétrin dans lequel le Gouvernement se trouve et il ne devrait pas essayer de m'y entraîner. Le Gouvernement est à la merci de sir William Petersen. Je me crois capable de lire l'anglais et le comprendre, moi-même. L'honorable député dit qu'il faut aussi considérer l'esprit. C'est bien vrai, mais l'esprit découle de la lettre. Quand on est rendu à faire cette distinction subtile entre l'esprit et la lettre, nous pouvons compter que, à la prochaine occasion, le premier ministre dira: "Le contrat n'est à vrai dire qu'une "carte marine" sur laquelle je me guiderai. Peu importe les termes mêmes de la convention. J'ai dit à la Chambre ce que le Gouvernement a l'intention de faire, et peu importe ce que le contrat dit, il faut s'en tenir à ce que je dis." L'attitude que suit le premier ministre ressemble jusqu'à un certain point à la conduite qu'il a tenue vis-à-vis du programme de son parti en 1919, et les honorables députés peuvent s'attendre à la même issue, à la même volte-face, et à la même comédie. S'il est un député qui puisse soutenir que tout autre engagement pris par sir William Petersen peut modifier de quelque façon la proposition que j'avance, je lui saurais gré de le faire dès maintenant. Ce sont là ses conditions et celles-ci seulement, et en les exécutant il donne le service qu'il a promis. Alors, s'il donne ce service le Gouvernement est tenu de payer ou il se trouve à répudier son propre engagement.

Le premier ministre a consacré beaucoup de son temps à faire voir la hausse considérable des tarifs appliqués aux immigrants; ils ont,

en effet, monté. La politique d'immigration de ce Gouvernement, quel que soit son dernier programme, est, au dire du premier ministre, d'une application bien laborieuse du fait des tarifs exorbitants que les compagnies de navigation exigent pour les immigrants. Or je déclare qu'en vertu de cette convention le Gouvernement n'a pris aucune disposition pour le transport d'aucun immigrant. D'après cette convention, sir William Petersen n'est pas, et ne sera jamais tenu de transporter un immigrant, pas même un seul, au cours des prochains dix ans. Il est vrai que la convention déclare que sir William Petersen et le Gouvernement pourront s'entendre plus tard en vue d'établir un service de passagers; s'ils peuvent s'entendre, ils peuvent aussi bien ne pas s'entendre, et avant de consentir sir William Petersen fixera ses propres conditions, et si le Gouvernement n'y asquiesce pas aucune entente n'est conclue. Je défie qui que ce soit de me contredire là-dessus. Avant d'établir un service de passagers il faudra s'entendre, mais si on en établit un, le Canada devra payer.

J'aborde maintenant, un autre côté du débat et après cela j'en aurai fini. Je prétends d'abord qu'en fixant les frets sur une petite flotte le Gouvernement ne peut parvenir avec succès à réglementer les tarifs en général. Il ne saurait le faire, en premier lieu, parce qu'il n'a pas le droit d'effectuer cette réglementation à lui seul. L'autre pays n'est pas tenu de l'accepter. Il est vrai que le Gouvernement peut contribuer au prix du transport, il en peut solder une partie sur les fonds du trésor. C'est absolument ce que le Gouvernement s'engage à faire et rien de plus. Mais si le Gouvernement a songé qu'il valait la peine de réglementer le prix du transport sur un certain nombre de navires, je me demande pourquoi il ne se sert pas des navires dont il est déjà le propriétaire? On a donné diverses raisons. Au cours du débat, pendant le discours de mon honorable collègue de Vancouver-Centre, le premier ministre a prétendu que les navires de la Marine marchande du gouvernement n'étaient pas bons. Dans son discours d'une argumentation si serrée, si profond et si digne d'un homme d'Etat, et dont la Chambre va se souvenir longtemps j'en suis sûr, le ministre de l'Agriculture a fait, aussi, certaines déclarations à ce sujet. Le premier ministre n'a pas limité son affirmation à la simple interruption qu'il a faite pendant le discours de l'honorable député de Vancouver-Centre.

A maintes reprises, il a pris cette attitude, mais sa sérénité ne fut troublée que par le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) qui s'est placé à un point de vue tout autre et a soutenu que la raison pour laquelle le Gouvernement ne peut pas utiliser la Marine marchande c'est que ces navires de commerce rendent aujourd'hui trop de services. Il déclara qu'ils rendent de si grands services sur diverses lignes commerciales que le Gouvernement ne saurait s'en passer. Tel fut le raisonnement de l'honorable ministre des Chemins de fer et permettez-moi de le louer—mais peut-être ne regardera-t-il pas comme un compliment un mot d'éloge de moi—d'avoir, quelles que fussent ses entraves, tenté le plus habile effort de tout son parti pour éluder ce point.

L'hon. M. GRAHAM: Si c'est vrai, j'ai un grand imitateur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a un imitateur, mais je ne l'appellerais pas grand. Il siège tout près de lui...

L'hon. M. GRAHAM: Il siège en face de moi.

Le très hon. M. MEIGHEN: ...mais il n'a pas été de moitié aussi habile que le ministre des Chemins de fer. L'honorable député (M. Jacobs) a déclaré—et cela autorisera peut-être une digression d'un moment—que la Marine marchande perd neuf millions. La question de savoir s'il a été sage de construire la marine de commerce n'a rien à voir du tout avec ce débat. Je ne suis pas pour discuter la valeur intrinsèque de sa construction, je suis prêt à laisser la chose où le ministre des Chemins de fer l'a laissée, et où l'a laissée le premier ministre après sa volte-face. Mais je suis obligé d'ajouter ceci: en 1920, la Marine marchande a réalisé un excédent d'exploitation de $1,400,000. En 1921, elle a réalisé un profit de $781,000. Le profit, en 1920, a payé l'intérêt sur le coût, même le coût de guerre auquel il avait fallu construire les navires. Le profit en 1921 n'a acquitté que deux et un tiers p. 100 de l'intérêt. En 1922, il y eut une perte de $2,300,000; en 1923, une perte de $1,800,000 dans l'exploitation. Nous n'avons pas encore reçu le rapport pour 1924. La somme de neuf millions comprend, comme de raison, l'intérêt sur le coût dont il faut tenir compte, et la dépréciation. Je veux seulement tirer au clair le sens de l'interruption faite par l'honorable député de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs).

J'en étais sur le point d'en arriver aux importantes déclarations du ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) qui a affirmé, suivant un rapport du *Manitoba Free Press*, numéro du 11 août.

L'utilisation des navires de la Marine marchande à des prix plus modiques n'est pas praticable, parce

que les cinq navires aménagés pour le transport du bétail ne sont pas assez grands pour le transport le moindrement considérable de bestiaux. De fait, les cinq navires réunis sont seulement l'équivalent d'un bon navire à bestiaux ordinaire.

Le ministre prétend-il qu'il construit maintenant des navires à bestiaux de bonnes dimensions? Il construit des vaisseaux qui ont juste la jauge des navires de Marine marchande.

L'hon. M. MOTHERWELL: Plus gros.

Le très hon. M. MEIGHEN: Plus petits que deux d'entre eux, légèrement plus gros, mais d'un pourcentage négligeable, que vingt-quatre d'entre eux. Le ministre prétend qu'à cause de leur jauge, ces navires sont impropres au transport du bétail. Mais il affirme plus loin qu'ils sont trop grands pour les lacs et trop petits pour l'océan, et depuis, il est venu nous répéter cette baliverne dans un discours prononcé ici même. Selon lui, on ne pourrait pas utiliser ces navires parce qu'ils sont trop grands pour les lacs et trop petits pour la navigation océanique. Si la députation veut bien consulter un rapport remis par le ministre des Chemins de fer le deux de ce mois, elle trouvera la liste complète des navires de la Marine marchande. On constate par cette liste que vingt-six navires ont un tonnage de 8,300 et plus. La jauge correspondante des navires Petersen est de 9,000 tonnes. On constate que deux de ces vingt-six navires jaugent 10,687 et 10,682 tonnes, et deux autres plus de 9,000 tonnes. Je prie la Chambre de se rappeler que vingt-six jaugent plus de 8,300 tonnes. Sur le reste, trente jaugent de 3,341 à quelque 5,000 tonnes. Sur le reste, trente jaugent de 3,341 à quelque 5,000 tonnes. Un seul a un tonnage de moins de 3,300, et c'est le "Canadian Sapper qui jauge 2,781 tonnes. Tels sont les navires que le ministre de l'Agriculture, avec ce que je dois appeler une légèreté excessive, a proclamés trop petits pour l'océan et trop grands pour les lacs. J'ai en main une liste de vapeurs qui ont desservi cette année le port de Montréal, les ports européens et même les ports du Sud-Africain, et soixante-sept d'entre eux jaugent moins de 3,100 tonnes. Il y a même des navires du faible tonnage de 1,149 tonnes qui vont à Meandros, (Grèce); de seulement 1,290 ou 1,966 tonnes qui vont à Copenhague, et de seulement 1,096 tonnes qui vont à Anvers.

Nos propres navires, sauf un, soit 56 en tout, ont tous une jauge de plus de 3,300 tonnes. Le ministre de l'Agriculture, qui veut diminuer un service public, qui cherche une excuse pour ne pas recourir à un moyen tout trouvé de régler les prix de fret, en commençant par les abaisser sur la flotte de l'Etat, affirme que des bâtiments de 8,300 tonnes et au delà sont trop légers pour le transit maritime.

Que sont ces navires qui ne seraient pas, au dire du premier ministre, bons pour le service transatlantique? En 1923, nous avions douze de ces navires en service dans l'Atlantique-Nord, selon le rapport déposé par le Gouvernement, naviguant entre le Canada et les ports européens. En 1922, et l'année dernière, onze de nos bâtiments exécutèrent le même service. Ces unités que les membres du Gouvernement déclarent sans valeur, que le ministre de l'Agriculture trouve trop légers pour le service maritime, pour la navigation dans l'Atlanique-Nord, font en ce moment du service dans cette partie de l'océan, et un si bon service que le ministre des Chemins de fer avoue ne pouvoir les retirer de là. On a pris l'habitude, à droite, de mépriser notre flotte commerciale, critiquant le type, le modèle et la construction de ses unités. Je fais toutefois une exception pour le ministre des Chemins de fer qui ne s'est jamais permis, à ma connaissance, aucune des réflexions saugrenues qu'on a fait entendre.

Je me suis procuré des certificats. Le premier dont je vais donner lecture émane de M. Isles, un arrimeur de Montréal connu pour sa compétence. La déclaration de M. Isles est faite en termes modérés; on en jugera:

Après avoir examiné le devis suivant lequel les navires de la flotte Petersen seront construits, j'en suis venu à la conviction que ces navires sont à peu près du type que le bâtiment de transport *Glentworth* qui a pris une cargaison ici l'automne dernier. La capacité de son entrepont était de 131,966 pieds cubes, celle de la cale était de 425,831 pieds cubes.

Ce navire a pris une cargaison de 8,456 tonnes de grain, soit 39,458 quartiers. Sa cale seule était remplie, avec 200 tonnes à peine dans l'entrepont, souvent celui-ci reste vide.

Si je fais la comparaison avec les plus grands navires de la flotte du gouvernement, comme le *Canadian Constructor* et le *Canadian Cruiser*, de 4,413 tonnes de régistre chacun, ils sont d'une capacité à peu près égale à ceux de la flotte Petersen.

Le *Canadian Seigneur*, le *Canadian Pioneer* et le *Canadian Ranger* sont plus petits, mais comme ils seraient plus facilement remorqués, et vu que leur cargaison se loge dans la cale et l'entrepont ils sont mieux faits pour les transports fournis par Montréal.

Leur vitesse est un peu plus grande que celle des navires Petersen.

Je signale ce fait à notre collègue de Lunenburg (M. Duff) qui trouve les navires canadiens trop lents.

La manœuvre s'y fait mieux, car je sais par l'expérience que j'ai acquise dans le chargement du *Canadian Mariner*, du *Canadian Seigneur*, du *Canadian Ranger* et du *Canadian Challenger*, que ces bâtiments se chargent facilement et possèdent toutes les qualités des autres navires; leur appareil de chargement est tout à fait moderne et leurs écoutilles ont les dimensions nécessaires pour assurer l'économie de la manœuvre.

Le gaufrage des flancs des navires Petersen les exposent à des accidents à l'entrée et à la sortie des docks qui détruiront l'étanchéité des rivets, exposant ainsi

la cargaison. Ce type de vaisseau n'est encore qu'à la phase expérimentale. Pourquoi le Gouvernement ferait-il contribuer le trésor de l'Etat à des essais de cette nature?

Votre tout dévoué,

DAVID ISLES,
Chef arrimeur.

Cet expert dit encore ce qui suit dans une note subséquente:

Le devis qui figure à la page 28 du cahier des charges est celui qui d'après moi, convient à des cargos de bas prix très inférieurs au *Cairnross*, au *Cairnmona*, au *Cairnvalona*, au *Cairntorr*, au *Cairnavon*, au *Cairngowan* ou au *Cairndhu*.

Tous ces navires ont de puissants extracteurs électriques dans leur cale, filent 12 nœuds à l'heure, sont aménagés en compartiments frigorifiques, sont munis d'appareils de télégraphie sans fil, de radiogoniomètres et de tous les appareils nécessaires pour faciliter la navigation.

Il ajoute:

Je n'ai rien remarqué dans le devis qui assure le transport sans accident des marchandises sujettes à s'avarier.

Le devis annexé au cahier des charges de l'entreprise ne comporte aucun aménagement pour le transport de ces produits. Il ajoute:

Dans le fait, les exportateurs qui exigent aujourd'hui des compagnies de navigation que leurs navires soient pourvus de compartiments frigorifiques et d'appareils ventilateurs refuseront de confier le transport de leurs marchandises à des navires construits sur un tel plan.

Transport des émigrants. Aucun aménagement n'est prévu. S'ils ne sont pas installés lors de la construction des navires, ceux qu'on ajoutera plus tard ne pourront donner satisfaction et coûteront dix fois plus cher. Une vitesse de 11 nœuds sur l'Atlantique ne convient pas pour ce genre de transport.

J'ai une autre lettre de M. Capper, surintendant des services maritimes de la ligne Cunard. Il dit ceci:

Je suis d'opinion que les navires de la marine commerciale canadienne sont d'un type excellent, inférieurs à nul autre cargo actuellement en service. En ce qui concerne la manœuvre et la conduite de ces bâtiments de transport, l'expérience des deux années passées établit que leurs équipages et le corps des officiers sont très compétents.

L'hon. M. MACDONALD: De quel bâtiment veut-il parler?

Le très hon. M. MEIGHEN: De tous les bâtiments de la flotte commerciale de l'Etat en général.

L'hon. M. MACDONALD: Du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il parle des bâtiments qui fréquentent le port de Montréal, et comme il est surintendant de marine dans ce port, il doit connaître son affaire. Les navires de la Marine marchande du Gouvernement canadien font le service non seulement entre Montréal et les ports d'outre-mer, mais ils fréquentent aussi les ports de Terre-Neuve et des Antilles. Le document en question fait certainement allusion à tous les navires de 8,000 tonnes et à nombre d'autres, je le suppose, dont le tonnage varie entre 5,000 et 3,500 tonnes. Je citerai maintenant la lettre suivante de M. Welch. Il a construit un certain nombre des navires de la Marine marchande de l'Etat et c'est un expert en matière de construction navale. Voici ce qu'il dit:

[Le très hon. M. Meighen.]

J'ai examiné les devis sommaires des navires que l'on projette de construire pour le compte de William Petersen. Or, connaissant les navires de même tonnage de la Marine marchande de l'Etat, j'affirme sans la moindre hésitation que ces derniers ont tout en leur faveur en ce qui regarde la capacité de chargement et la vitesse.

Votre tout dévoué,

A. WELCH.
M.I.N.A., de Londres.
M.I.E.S., d'Ecosse.
M.I.E.C., du Canada.

Et je citerai encore la lettre suivante de M. P. L. Miller, un architecte naval, faisant partie de l'Institut des architectes navals d'Angleterre et de l'Association des architectes navals des Etats-Unis. Sa lettre porte la date du 4 mars et elle est ainsi conçue:

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt et au jour le jour, les nouvelles publiées par la presse concernant le projet du gouvernement canadien d'accorder une subvention à sir William Petersen aux fins de fournir et d'exploiter dix cargo-boats sur la route de l'Atlantique-Nord; de plus, j'ai lu la convention conclue ainsi que les plans et devis qui y sont annexés.

Le but que je vise en vous écrivant la présente, c'est de répudier l'insinuation que les cargo-boats construits en ces dernières années aux frais du gouvernement canadien ne sont pas en mesure de satisfaire aux conditions stipulées par M. Preston. Au fur et à mesure que se développe la science de l'architecture et du génie de la construction maritime, on découvre des méthodes de propulsion moins dispendieuses; on fait actuellement des expériences à ce sujet. Le Gouvernement est-il justifiable de laisser au rancart toute une flotte de navires de première classe afin de la remplacer par dix nouveaux cargo-boats du même modèle?

Après avoir examiné les devis, je constate qu'il est fait mention de côtés ondulés. Or, ce genre de construction est loin d'être généralement accepté comme essentiellement sûr. De plus, les armateurs admettent ordinairement qu'un nouveau navire est en mesure de fournir au moins dix ans de bons services.

Tous les navires de la marine marchande du gouvernement canadien ont été construits depuis 1917. Ils ont été construits sous le même régime d'inspection sévère du lloyd anglais que les navires de la métropole; les devis étaient les mêmes qui sont stipulés dans le contrat avec sir William Petersen et, en général, ils sont les égaux de n'importe quel navire construit en Angleterre durant la même période.

Il faut aussi tenir compte qu'un bon nombre des navires de la Marine marchande de l'Etat actuellement en service sont munis d'installations frigorifiques, tandis que tous, pour ainsi dire, sont superbement aménagés pour le transport du grain. Il est donc assez difficile de voir quel bénéfice le pays retirera du fait qu'on les remplacera par les navires de la ligne Petersen.

Il aurait pu ajouter: "Sauf pour ce qui est de M. Petersen".

Qu'il se trouve quelqu'un pour admettre ou excuser qu'une pareille flotte soit mise au rancart afin d'en construire une nouvelle, dépasse la compréhension du

L'abandon de ces industries a rendu impossible l'emploi des détenus à un "travail bien ordonné".

Et encore:

La situation industrielle des pénitenciers du Canada est un déshonneur pour le Dominion. On fait une tentative honnête pour tenir tous les prisonniers employés à quelque chose, mais ce n'est qu'une tentative. A la connaissance de vos commissaires, il n'y a pas un seul atelier bien outillé, bien conduit, et continuellement en activité dans toutes les prisons.

Je puis ajouter que les directeurs des pénitenciers qui désirent un changement m'ont confirmé cette assertion. Le rapport continu:

La raison en est facile à trouver. Il n'y a pas de marchandises à faire et s'il y en avait il n'y a pas d'endroit pour les vendre. La forge à Kingston, marchait bien lors de la visite des commissaires. On était à façonner des portes pour une nouvelle prison dans l'Ouest. Quand cet ouvrage sera fini, la direction sera en peine de trouver de l'emploi pour tous les hommes de la forge. L'atelier de confection, les ateliers de menuiserie, de peinture et de ferblanterie ne fonctionnent que pour les besoins de l'institution.

L'on a parlé du tas de pierre. Il existe encore je crois à Kingston et dans les autres pénitenciers. Ecoutons ce qu'en disent les commissaires:

On a trouvé les ateliers dans un état passablement satisfaisant. Comme le reste des édifices ce sont des constructions démodées et dont on pourrait améliorer l'éclairage et la ventilation. Les plafonds sont hauts et rien n'indique qu'il y ait encombrement de travailleurs dans aucun atelier en particulier. Pour ce détail, il y a lieu cependant de faire exception pour le hangar où l'on casse la pierre. Ce département était défectueux sous tous rapports. L'air y est surchargé de poussiège de pierre, et on ne semble pas prendre de mesures suffisantes pour s'en débarrasser. Les latrines situées à une extrémité de la bâtisse, sont mal construites et dégagent une odeur infecte. Au delà de soixante-dix prisonniers, parmi lesquels de tout jeunes garçons, travaillaient dans ce département lors de la visite des commissaires. Ils étaient disposés en rangs, les uns en face des autres, et la pierre qu'ils cassaient était entassée en grosses piles devant eux. A mesure que la matière brute était cassée à la grosseur voulue, des manœuvres leur apportaient, sur des brouettes, de nouveaux approvisionnements pris dans la cour. Un ordre parfait régnait parmi les détenus. On n'entendait pas un seul mot, mais les coups monotones des marteaux, les visages tristes et pâles de ces hommes courbés à une besogne malsaine, stérile et dégradante, constituaient une protestation silencieuse, mais énergique contre le système qui permet, ou rend nécessaire, une semblable ignominie. On n'a rien dit, et l'on ne peut rien dire pour la défense de cette répétition, en plein vingtième siècle, du travail sans relâche des galériens.

Je me suis laissé dire que si les membres de cette Chambre pouvaient par impossible être forcés de vivre quelques jours dans une institution semblable, leur opinion sur ce sujet, se modifierait du tout au tout. Nous sommes pour la plupart rétenus à nos affaires et nous ne pouvons voir ces choses-là de près, mais si nous étions témoins de l'existence dans ces institutions, je suis certain que pas un membre de cette Chambre ne voudrait la tolérer une année encore.

Autre point sur lequel je tiens à appeler l'attention de la Chambre: l'absence d'aliéniste compétent dans la plupart de nos institutions pénitentiaires. Quiconque étudie les problèmes sociaux doit admettre que nombre de crimes sont directement attribuables à des défectuosités mentales. L'on ne peut visiter des maisons de détention sans remarquer beaucoup de tarés, et se confirmer dans cette opinion en conversant avec les médecins et les directeurs. Un très grand nombre de détenus sont vraiment tarés et cependant nous les traitons comme s'ils étaient absolument conscients de leurs crimes. Cette méthode incertaine et contraire à la science ne peut durer indéfiniment. Nous reconnaissons tous que le crime est en grande partie la conséquence de quelque défaut atavique ou de quelque désordre social, et nous devrions prendre quelque moyen d'empêcher d'une part la propagation des tarés, et, de l'autre, ces désordres sociaux qui augmentent le nombre des criminels.

Je n'insisterai pas sur un autre point mentionné par les commissaires, savoir les punitions infligées pour infraction des règlements de la prison. L'on a été très sévère sur ce sujet dans le passé. L'horreur de ces châtiments n'apparaît bien qu'en songeant à l'état mental de ceux à qui on les applique. Avant de s'en rapporter à des gardes qui ne sont pas particulièrement experts en ces questions, l'état physique et mental de ces prisonniers devrait certainement être constaté.

J'insiste en outre sur une meilleure classification des détenus. Récidivistes et débutants sont envoyés dans les mêmes prisons. Il devrait être facile de s'arranger de manière à enfermer ceux qui en sont à leurs premières infractions dans un lieu et les endurcis ailleurs. Le système actuel qui consiste à envoyer aux prisons provinciales, souvent moins bien tenues que les pénitenciers, les délinquants condamnés à de brèves détentions, et dans les pénitenciers les coupables condamnés à deux ans et plus, est arbitraire, comme les autorités l'ont déjà fait remarquer souvent. Il n'est que raisonnable de juger cette question non au point de vue du crime mais au point de vue du criminel. Dans certains cas, les délinquants, bien qu'ils aient commis ce que l'on appelle un crime grave, peuvent être jeunes—de fait, dans bien des cas, ils en sont à leur premier délit; d'un autre côté, bien des criminels endurcis peuvent être envoyés au pénitencier pour un crime comparativement insignifiant. Il me semble que l'on devrait adopter un classement soigné.

De plus, dans ces institutions, on devrait laisser une grande latitude aux autorités en ce qui a trait au mode de traitement des pri-

sonniers. Dans les hôpitaux, nous avons plusieurs salles; nous avons une grande variété de traitements pour les différentes maladies. J'en conclus que dans nos pénitenciers, qui seront un jour considérés comme des hôpitaux pour les maladies mentales beaucoup plus qu'aujourd'hui, on devrait permettre des traitements variés pour les divers prisonniers, tenant compte, dans chaque cas, de l'opinion des principaux criminalistes qui prétendent que le châtiment qu'administre l'Etat—ou le traitement, devrais-je dire,—est plutôt réformateur que pénal.

Relativement au paiement que préconise la motion, je désire revenir à ce rapport de 1914, simplement parce que c'est là l'avis d'un autre groupe de gens, avis exprimé il y a déjà onze ans. Je cite:

On a beaucoup insisté auprès de vos commissaires pour que la rémunération soit accordée aux prisonniers, ou qu'une partie de cette rémunération soit consacrée au maintien de leurs familles. A l'heure actuelle, les prisonniers détenus au Canada, au lieu de gagner quelque chose pour l'Etat, ont coûté au Gouvernement $300 d'entretien chacun par année.

D'après les chiffres fournis aujourd'hui, il en coûte maintenant beaucoup plus de $500 par année pour chaque prisonnier.

Même si l'on établissait un choix d'industries du pays, et que ces industries fussent exploitées avec succès, il n'est pas probable qu'elles suffiraient à solder les frais subis pour le maintien de nos prisons. Cependant, elles devraient réduire de beaucoup le poids annuel des dépenses qui retombent sur le pays et, en même temps, pourvoir à l'accumulation d'un fonds pour la rémunération des prisonniers ou l'assistance aux familles des détenus.

Je désire souligner ce point, car je sais que certains qui désirent qu'on secoure les familles des prisonniers sont portés à dire: "Bien, accordez le paiement dans le cas où le prisonnier a une famille, mais n'accordez rien dans les autres cas." Voici ce que suggère la commission sur ce point:

Tout système de salaires devrait s'appliquer à tous les prisonniers. Si l'on ne rémunérait que les hommes mariés, ou ceux sur qui dépendent des parents, les autres prisonniers, également habiles et industrieux, s'en plaindraient et avec raison. Même, le fait que cette rémunération serait accordée, non pas au prisonnier, mais à sa famille, ne diminuerait en rien le mécontentement. Les seuls prisonniers qui pourraient être justement exclus de cette liste de salaires sont ceux qui le seraient pour inconduite.

Le système de rémunération et de paiement accordés aux prisonniers, selon leur compétence et l'industrie qu'ils exploitent, a été adopté dans plusieurs institutions des Etats-Unis et d'Europe. Comme stimulant au travail et à la bonne conduite, il est de grande valeur. Ils travailleront avec plus d'encouragement, lorsqu'ils sauront qu'ils vont tirer profit à un faible degré, du produit de leur travail. De fait, leur production augmentée ainsi, cela a été démontré, couvre une très grande partie des dépenses occasionnées par le paiement des salaires. On peut avoir une idée de la production obtenue avec le système de rémunération, en examinant le bordereau des salaires de l'institution de Stillwater (Minn.). Cette institution, comme nous l'avons vu, a donné à l'Etat, l'an dernier, un profit de $362,000 par ses industries. A Stillwater, l'argent payé aux prisonniers, est considéré comme "salaire sur le travail supplémentaire." Dans le mois d'octobre 1913, 24 prisonniers ont travaillé le plein mois, soit 27 jours, et ont reçu un salaire supplémentaire se chiffrant à $282.57, ou une moyenne de $11.71. Les sommes touchées par ces détenus varient beaucoup: un prisonnier a reçu $22.89 pour son salaire du mois; les salaires de quatre autres hommes se sont élevés de $15 à $20, et sept autres n'ant pas touché $10 pour leur salaire du mois.

Comme la chose se voit aujourd'hui.

La rémunération des prisoniers, dans les conditions industrielles que nous trouvons aujourd'hui dans nos pénitenciers, serait plutôt une question de charité que d'administration. La question se pose: Doit-on laisser, comme à l'heure actuelle, aux institutions de charité locales le soin de soulager les misères qui existent dans les foyers d'un grand nombre de prisonniers et les souffrances qu'ont à endurer ces innocentes familles, ou bien, doit-on augmenter le crédit des pénitenciers et venir en aide à ces familles?

M. EULER: L'honorable député nous dira-t-il s'il est ou non en faveur de la mise en vente des produits des pénitenciers en concurrence avec le produit du travail libre?

M. WOODSWORTH: J'allais aborder ce point. Puisque l'on a déjà mentionné l'attitude du travail organisé, je suis porté à croire que, comme proposition générale, je devrais accepter le point de vue qu'a exprimé l'honorable représentant de Lisgar (M. Brown). Si nous avions un système quelconque de production et je devrais ajouter, de distribution, il n'y aurait aucune raison d'hésiter à permettre au produit du travail des pénitenciers de prendre le chemin des marchés ordinaires; mais malheureusement nous n'avons pas de système convenable de production ni de distribution. Dans les circonstances actuelles, le travail organisé a craint que les produits des pénitenciers et des prisons, fabriqués sans concurrence aucune et à un coût moindre que le coût normal, causassent un tort considérable aux produits du travail libre.

M. GOOD: Si les prix étaient les mêmes, l'objection disparaîtrait-elle?

M. WOODSWORTH: Pas autant, et je crois que cela a compté pour quelque chose chez les ouvriers qui ont considéré cette question. Je puis dire que les ouvriers ont accordé beaucoup d'attention à cette question. Ils sont loin d'avoir pris une attitude arbitraire ou étroitement égoïste. Si les prix étaient normaux, il est évident que cela aiderait beaucoup, mais il est encore vrai que, dans l'état de choses économiques actuel, on aurait des difficultés. Il y a aujourd'hui surproduction, mais ce n'est pas une surproduction absolue. Je dirais plutôt que la production dépasse le pouvoir d'achat de la popula-

tion. Voilà le véritable mal auquel nous avons à faire face aujourd'hui. Nous savons que, de tous les côtés, nous éprouvons des difficultés à trouver des marchés. Les manufacturiers de ce pays viennent ici nous réclamer la protection afin de pouvoir faire concurrence à la main-d'œuvre moins dispendieuse de l'Europe et à l'immense production des Etats-Unis. Eh bien, si nos manufacturiers éprouvent le besoin de se protéger, on ne saurait guère s'étonner que l'ouvrier, qui gagne des gages un tout petit peu plus élevés que le montant nécessaire pour entretenir des hommes dans les pénitenciers, craigne la concurrence de ceux-ci et demande protection. Nous pouvons donc voir là pourquoi le travail organisé a été quelque peu hésitant sur cette question, voulant sauvegarder ses intérêts. D'autre part, j'aime à dire que le travail organisé s'intéresse beaucoup au bien-être des prisonniers. Les hommes qui se sont fait appréhender et qui ont le plus souffert de la rigueur de la loi viennent malheureusement, en très grande partie, des rangs des ouvriers. Il semble que les criminels de haut ton trouvent quelque moyen d'éviter les peines les plus sévères. Le travail organisé s'intéresse énormément au sort des prisonniers et il consent à endosser tout arrangement propre à protéger ces hommes durant le temps qu'ils sont derrière les murs des pénitenciers.

En passant, je puis me permettre de signaler ici une anomalie qui se présente dans le monde entier. Nous avons peur de produire trop de marchandises. Je me demande s'il ne nous serait pas possible, en attendant que tout notre système de production et de distribution soit changé, de faire en sorte que les sans-travail de tout notre pays, les centaines de milliers de personnes aujourd'hui sans emploi dans le Canada, puissent être pourvus des nécessités de la vie par ces institutions, et cela jusqu'au jour où l'Etat pourra leur trouver de l'emploi. Je ne présente pas cette suggestion comme une solution de notre problème économique; je ne le fais que pour montrer qu'une expérience de ce genre nous ferait comprendre l'anomalie dans laquelle nous nous trouvons et qu'elle pourrait nous engager à réorganiser notre société, de manière à ne pas produire seulement pour le profit, mais pour les besoins du peuple. Je ne désire cependant pas m'engager sur ce terrain cet après-midi. A la suite des décisions que le Congrès des Métiers et du Travail du Canada a prises après mûre délibération, le Gouvernement ne devrait pas hésiter, je crois, à endosser et à adopter le projet de résolution présenté par l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Quand nous aurons ce travail productif et le paiement des prisonniers, il y aura peu à faire pour sauvegarder les intérêts des ouvriers à ce sujet.

Qu'il me soit permis de dire que le temps est sans doute arrivé pour nous de considérer bien davantage le côté scientifique de cette question de la réforme des prisons. A l'égard des criminels, nous avons hérité de vieilles idées qui ne tiennent plus debout quand nous étudions la société moderne. Je me permets d'espérer que le département de la Justice pourra, dût-il lui en coûter une petite somme de plus, consentir à ajouter à son personnel quelques hommes qui auront fait une étude approfondie de ces questions. Quand les vues de ces hommes seront connues, j'espère qu'elles ne seront pas reléguées au fond des tiroirs comme la chose est arrivée si souvent dans le passé, mais que nos gouvernants, même au sein de la vie politique intense qu'ils doivent mener, considérons un peu plus le côté humain de cette question, qu'ils penseront davantage au bien-être des hommes et des femmes et moins aux institutions dans lesquelles ils sont abrités.

M. MARTELL: Je n'ai pas l'intention de discuter longuement ce projet de résolution. Il me semble qu'une certaine partie de ce projet n'est simplement qu'un encouragement au crime. Voici qu'un individu, probablement méchant, commet un crime. On le condamne et on l'envoie en prison. Si ce projet de résolution est adopté, surtout la dernière partie, voici ce qui peut arriver. Cet individu peut être condamné à trois ou quatre ans de pénitencier. On le force à travailler, et ce n'est que justice, car c'est pour le punir de son crime qu'on l'envoie dans cette institution et qu'on l'y garde durant trois ou quatre ans; c'est pour cela qu'on doit le contraindre à faire un travail physique réel.

On l'oblige à travailler et le gouvernement du pays garde en dépôt l'argent qu'il gagne en attendant sa libération. En ces temps de chômage, alors que, dans le pays, l'on remarque un certain élément fauteur de troubles et propagandiste des idées bolshévistes, nombreux sont ceux qui iraient volontiers au pénitencier. Jouissant de leur liberté, ils ne mettraient rien de côté; ils n'ont pas le sou et sont renvoyés de porte en porte. Mais le même homme, emprisonné et forcé de travailler, recevra probablement, lors de sa libération, mille ou quinze cents dollars, ce qui représente ses gains, dit-on. Le résultat serait que cet homme commencerait une nouvelle carrière de crimes.

M. BROWN: Croyez-vous que le fait qu'il possède $1,000 rendra plus ou moins certaine cette éventualité?

M. JACOBS: Il aura un plus fort capital.

M. MARTELL: Il aura le capital voulu pour recommencer sa carrière.

M. BROWN: N'ayant pas de capital il ne serait pas une menace pour la société, je suppose?

M. MARTELL: Si on l'a corrigé et si on lui a enseigné un métier, il y a gagné d'autant. En outre, on l'avait emprisonné afin de protéger la société. Si l'on admet que le travail de cet homme qui est peut-être un célibataire, soit rémunéré, le gouvernement gardera ses gains en dépôt. Tant qu'il est au pénitencier, il ne peut dépenser cet argent et, quand il est libéré, il a mille dollars d'économies. Cette manière d'agir portera certains individus à commettre un crime afin d'être enfermé au pénitencier, puisque le gouvernement se chargera alors de lui faire des économies.

M. BANCROFT: Mon honorable ami prétend-il que lorsqu'un homme devient capitaliste il est porté à commettre des crimes?

M. MARTELL: Pas du tout, ce n'est pas ce que je dis; mon honorable ami ne m'a pas compris. Notre pays a, naturellement, besoin de capital. Mon honorable ami sait lui-même que si l'état des affaires avait été plus prospère dans la région du pays d'où il vient il n'aurait pas été forcé d'en partir.

M. WOODSWORTH: J'allais demander si ce ne serait pas une excellente protection contre le bolshévisme qu'un homme devînt capitaliste à sa sortie du pénitencier.

M. MARTELL: Non; cet homme irait probablement d'un extrême à l'autre. On emprisonne un homme, à mon avis, pour protéger la société et pour le punir de son crime. Vous voulez maintenant le punir en lui versant un salaire aussi élevé, sinon plus fort, que s'il était en liberté; vous voulez le récompenser, en lui donnant un salaire pour le travail qu'il fait au pénitencier. Cela équivaut à un traitement de faveur, irritant pour le pauvre homme libre, honnête mais malheureux, qui tente d'accomplir une œuvre d'homme honnête, avec son cerveau et ses bras, et qui n'a pas pu, peut-être, économiser un sou. On envoie le criminel au pénitencier où il est entretenu aux frais de l'Etat. Et a l'expiration de sa peine, l'Etat lui donnerait une certaine somme d'argent qui représente, prétend-on, le salaire que lui vaut son travail?

Un DEPUTE: On lui donne une prime.

M. MARTELL: Oui, c'est encourager le crime. Je suis porté à désapprouver toute la motion, mais je pense qu'on ne devrait pas laisser souffrir les enfants innocents. Un homme, avant de commettre un crime, devrait réfléchir aux conséquences possibles de son acte.

[M. Brown.]

Mlle MACPHAIL: La remarque de mon honorable ami par rapport aux enfants innocents qu'on ne doit pas laisser souffrir, s'applique-t-elle aux enfants de son propre comté seulement?

M. MARTELL: Je n'ai pas entendu la question.

Mlle MACPHAIL: Mon honorable ami, en parlant des enfants innocents que l'on ne doit pas laisser souffrir, songe-t-il aux enfants de son propre comté?

M. MARTELL: Certainement, à tous les enfants du pays.

M. JACOBS: Il y a des innocents dans son comté.

M. MARTELL: Tous les enfants de mon comté sont innocents. Je crains que cette remarque ne s'applique pas à tous les enfants du comté de mon honorable ami. J'ai clairement exprimé mon opinion, si je ne me trompe, et je propose un amendement:

Que tous les mots après "ayants droit", dans le second paragraphe de la résolution, soient retranchés.

Cela n'empêchera pas l'Etat de venir en aide aux enfants ou aux ayants droit; mais si le détenu n'est le soutien de personne, je ne crois pas qu'il devrait y avoir une prime d'encouragement à la criminalité en donnant une rétribution à un homme à sa sortie du pénitencier.

M. GARLAND (Bow-River): Je n'avais pas l'intention de retarder la Chambre en participant à ce débat, et sans l'amendement de mon honorable collègue de Hants je n'aurais pas pris la parole. Je tiens à féliciter l'honorable représentante de Grey-Sud-Est d'avoir amené cette question et de l'avoir traitée d'une aussi heureuse manière. Elle l'a envisagée au point de vue humanitaire, celui qui paraît avoir le plus influencé les conclusions des rapports du département de la Justice en cette matière.

Soit dit en passant, mon collègue de Hants n'aurait probablement pas proposé son amendement s'il eût attaché le poids qu'ils méritent à ces rapports. Peut-être ne les a-t-il pas lus; ce qui me forcera d'en citer quelques extraits. Monsieur l'Orateur, l'idée essentielle exprimée dans cette résolution c'est qu'il faut réformer le criminel plutôt que de le châtier. C'est du moins, je pense, l'intention de l'auteur de la résolution.

On dit dans les rapports du département qu'on ne parvient pas à réformer les criminels par le châtiment. Dans la deuxième partie de la résolution on propose que le célibataire ou l'homme sans charge de famille soit occupé à un travail productif. Il gagnera

quelque chose et une partie servira à son entretien au pénitencier et à l'entretien de l'institution. Qu'est-ce qu'il faut faire avec ce qui reste de la rétribution de son travail? A qui appartient-il en justice? D'après moi il appartient au détenu, lui-même, et je proposerais que si on a formé un bon montant, il lui soit remis à sa libération, mais que le directeur du pénitencier en reste le dépositaire et le gardien. Avant d'être libéré le détenu serait amené devant lui et on discuterait des projets d'avenir du prisonnier; de cette façon le directeur pourrait lui donner des conseils, tout comme le font nos directeurs, les banquiers, en vue de l'aider à refaire sa vie. On n'aurait pas besoin de lui remettre en mains tout le produit de son travail; on pourrait le lui rembourser par versement selon que l'exigeraient les nécessités du commerce ou de l'état que cet homme aura embrassé. Quant à ce qui est de la première portée de la résolution je ne pense pas qu'on puisse contester la sagesse de l'adopter.

Je n'ai pas entendu formuler d'objection, mais peut-être mes honorables collègues ignorent-ils certains détails de l'état de misère qui peut se produire, et à cette fin j'attire leur attention sur une lettre que j'ai reçue le 31 janvier de cette année d'une union de mineurs. Cela pourra être une réponse à la question de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) qui s'inquiétait de l'attitude à cet égard du travail organisé. Cette lettre parle d'un secrétaire de cette union, homme fort estimé et occupant un poste de responsabilité. Il s'était enfui avec les fonds de l'union jusqu'à Seattle, où il fut mis en état d'arrestation, puis ramené au Canada et incarcéré pour trois ans. Au bout d'une année ceux dont il avait volé l'argent firent circuler une requête en faveur de son élargissement, non pas qu'ils eussent, d'aucune façon voulu pardonner le crime, mais parce que sa femme et ses enfants étaient dans la plus grande détresse et souffraient grandement. Voilà ce qui a été l'attitude du travail organisé en cette occasion. On demandait la libération de l'homme parce que sa femme souffrait. On pourra répondre: "En effet, on préférait le voir libéré, plutôt que lui voir exécuter en prison, un travail rémunéré", mais qu'est-ce qu'il aurait fait en sortant? Il se serait mis à faire concurrence à ses compagnons; il serait retourné, aussitôt, aux mines et se serait procuré un emploi faisant concurrence à ces mêmes hommes dans leur propre sphère. Et pourtant, qu'il leur fit concurrence dans leur propre domaine ou derrière les murs d'une prison, le résultat en était-il beaucoup changé? Il ne l'était nullement, et je ne crois pas que le travail organisé soulève d'objection sérieuse à cette résolution. Dans le rapport du surintendant des pénitenciers de 1922, Je trouve ce qui suit:

> Dans tous les pénitenciers les conditions ont été grandement améliorées...

Et à juste titre. Au nombre de ces réformes sont les suivantes et je les signale à l'attention de l'honorable député de Hants:

> ...L'abandon de l'idée de conduire tous les hommes d'après des procédés empiriques et la substitution à ce régime de l'étude personnelle de chaque détenu et d'un traitement approprié à son tempérament et à ses aptitudes.

Plus loin je trouve ce qui suit:

> Les efforts que font maintenant les officiers du pénitencier pour trouver un emploi aux détenus à leur libération.

Plus loin voici une citation tirée du rapport d'un ancien inspecteur des pénitenciers:

> La société s'est rendu compte par une terrible expérience que son système de détention ou d'emprisonnement s'est souvent révélé le plus grand facteur de la criminalité qu'il était destiné à supprimer et le plus efficace instrument pour la produire.

Je trouve dans un autre rapport une comparaison entre les effets produits par l'ensemble du régime établi dans les divers pays. Et je transcris la déclaration suivante, à la page 14:

> En Angleterre, on s'est départi de la sévérité des années passées et l'on emploi maintenant des méthodes bien plus sensées et plus humaines. Aucune criminelle mollesse ne marque cependant l'application de la loi ou le traitement des condamnés. Il semble donc que si nous voulons obtenir de bons résultats, des résultats sensés au Canada, nous devrions étudier les systèmes anglais dans la vue d'adopter les réformes qu'ils peuvent nous offrir.

L'extrait suivant du *Philadelphia Ledger* est des plus étonnants et des plus convaincants:

> On a mentionné le livre de Raymond B. Fosdick: "American Police Systems". Quelques-uns des chiffres qu'il donne sont presque incroyables. Par exemple, les arrestations à Boston en 1918 ont dépassé de 32,520 le nombre total des arrestations opérées à Londres; vous voyez donc qu'une diminution des arrestations est une conséquence de la peine des criminels.

Voilà qui n'étaye guère l'argument de l'honorable député de Hants (M. Martell). Les arrestations à Philadelphie en 1919 ont dépassé de 20,005 les arrestations opérées à Londres, et les arrestations à Chicago ont dépassé de 61,874 celles de Londres; en 1918, l'excédent des arrestations à New-York sur celles qu'on a opérées à Londres a été de 111,877. En 1919, il y eut 5,527 vols d'autos à New-York, seulement 200 à Londres, seulement 10 à Liverpool. En 1918, il y eut un vol à main armée à Chicago, contre un vol à Londres, et 14 contre chaque vol en Angleterre et au pays de Galles. En 1916, il y eut plus de vols à main armée à Los Angeles que

dans l'Angleterre, l'Ecosse et le pays de Galles réunis. Liverpool est plus populeux que Cleveland d'un tiers et cependant on signala à Cleveland en 1914 trente fois plus de vols à main armée qu'à Liverpool. On peut prétendre qu'il y a d'autres facteurs à considérer. Je crois que d'autres facteurs ont contribué à produire cette situation, il n'en reste pas moins établi que dans le cas d'un généreux traitement tendant à développer les meilleurs instincts de l'homme, au lieu de lui appliquer une discipline sévère, nous relevons les résultats plus favorables.

J'aimerais à établir un autre point. Environ 60 p. 100 des détenus envoyés au pénitencier le quittent sans avoir subi de châtiment corporel. Plus on administre de châtiments corporels dans une prison, plus forte est la probabilité que l'établissement est mal administré. Je citerai maintenant l'extrait suivant du rapport de 1921 du surintendant des pénitenciers:

> Il a été aussi démontré que le châtiment corporel ramène rarement à la vertu. La force physique peut enrayer et réprimer pour un temps diverses formes du mal, mais d'ordinaire ce n'est que pour les rendre ensuite plus intenses et les enraciner mieux.

S'il en est ainsi de la force physique, sûrement tout progrès d'une méthode plus élevée, plus sensée et plus humaine de traiter les prisonniers à l'époque de leur libération et durant la période de leur rétablissement dans la vie civile, contribuera aussi à une amélioration.

J'espère, monsieur l'Orateur, que la Chambre n'adoptera pas l'amendement de l'honorable député de Hants (M. Martell). Nous ne devrions certainement pas songer uniquement à punir le crime. Nous devrions songer à le prévenir, et comme cette résolution, à mon sens, y contribuera beaucoup en donnant au forçat plus de respect de soi-même et en lui permettant de traiter en égaux ceux avec qui il entrera en concurrence, après sa sortie de prison, je pense que la résolution devrait avoir l'approbation de chaque député.

M. EULER: J'ai très peu de chose à ajouter à ce qu'on a dit et il est probable que je n'apporterai pas un nouvel argument, mais je tiens à exprimer mon approbation du principe de la résolution déposée par l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Je pense qu'elle mérite des félicitations pour avoir soumis cette question à la considération de la Chambre afin que nous prenions des mesures. La résolution honore son esprit et son cœur parce qu'à mon avis ses recommandations sont bonnes au point de vue économique et témoignent de ses sentiments humanitaires. Mais je ne puis souscrire, j'en ai peur, à l'une de ses assertions, à savoir que le crime est presque entièrement une maladie. Ce peut être vrai jusqu'à un certain degré, mais si nous reconnaissions cela pour entièrement vrai, nous serions témoins, je le crains beaucoup, d'une très forte hausse de criminalité, si nous n'avions pas nos lois pénales et répressives. On a dit qu'il ne faut pas envoyer les gens en prison et les punir dans un esprit de vengeance. D'accord. Il n'appartient pas à l'humanité ou à la société d'exercer la vengeance. Le principal motif de l'emprisonnement d'un homme, à part le caractère répressif de la mesure, c'est sa punition et si possible sa réformation. J'approuve la première partie de la résolution qui pourvoit à assurer constamment du travail aux forçats durant leur séjour au pénitencier. La sagesse de la mesure paraît l'évidence même; il faut employer sans cesse ces hommes durant leur détention. Je m'en suis convaincu il n'y a pas longtemps quand j'ai eu, je ne dirai pas le plaisir, mais ai fait l'expérience quelque peu déprimante de visiter le pénitencier de Kingston et d'y voir ce qu'on y fait. Les détenus n'étaient pas tous occupés et ils auraient dû l'être pour leur plus grand bien. En sorte que la première partie de la proposition ne nécessite pour ainsi dire aucun débat. La deuxième partie pourrait être discutable, quoique je ne sois pas prêt à admettre la prétention de notre collègue (M. Martell) qui a dit qu'on encouragerait la commission des crimes en rétribuant le travail des prisonniers.

[M. Garland (Bow-River).]

M. MARTELL: Je me serai mal exprimé. J'ai dit que le pénitencier cesserait de faire peur aux criminels, s'ils savent qu'ils pourront y gagner de quoi soutenir leurs familles.

M. EULER: Je ne suis pas de votre avis. La grande peur, pour tout homme c'est d'être privé de sa liberté et d'être déshonoré. Il sait qu'en sortant du bague il sera en horreur à ses concitoyens. La rétribution des condamnés pour le travail exécuté en prison n'a aucune portée sur la question de savoir ce qui donne la crainte du châtiment. La plus grande punition est la privation de la liberté. On n'a qu'à observer ce qui se passe à Kingston pour le comprendre.

M. MARTELL: Quand un homme a purgé sa peine et rentre dans la société, nul ne peut lui jeter à la face impunément l'épithète de criminel, sans s'exposer à des dommages-intérêts pour diffamation de caractère. Le forçat libéré reprend sa situation légale, et bien qu'on puisse éprouver à son égard pour lui quelque répugnance, il n'en souffrira pas autrement, surtout s'il a de l'argent en poche.

M. EULER: Théoriquement, oui, c'est possible.

M. GARLAND (Bow-River): L'orateur dit-il que la situation de l'ancien forçat est aussi bonne après qu'avant son incarcération?

M. EULER: Je vais répondre à cela. Notre collègue (M. Martell) a sans doute raison au point de vue juridique. Quand un condamné a fait sa peine il est légalement réhabilité. Mais personne ne prétendra qu'il jouira parmi ses concitoyens de la même position sociale qu'il occupait avant qu'il aille au pénitencier.

M. MARTELL: S'il en sort avec de l'argent, sa position n'en sera peut-être que meilleure.

M. EULER: Je soutiens la résolution non précisément parce qu'elle permet à un détenu de gagner un peu d'argent, mais je crois qu'il est bon qu'un homme ait le moyen de recommencer sa vie. Mon principal motif, c'est qu'il faut faire en sorte que la mère et les enfants ne souffrent pas du crime de leur chef. C'est un principe consacré par la législation de l'Ontario qui accorde la liberté conditionnelle à un condamné afin de lui permettre de subvenir aux besoins de sa famille.

Tel est le principal motif qui me porte à défendre le projet de résolution. Cela me paraît juste. Le Parlement devrait faire tout le possible pour amoindrir les souffrances morales et physiques des innocents. J'irai au delà. Toute la résolution mérite mon appui. Je ne vois par de mal à donner les moyens à un détenu, privé de sa liberté, de refaire sa vie honnêtement au lieu de recourir à des expédients criminels pour assurer son entretien. Les pouvoirs publics doivent tout faire pour l'empêcher de retomber dans le crime.

M. FORKE: Je ne veux pas laisser passer cette occasion de féliciter notre aimable collègue de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) et de l'encourager de mon adhésion. Je n'ai pas beaucoup de connaissance dans l'administration des pénitenciers, mais j'ai visité toutes les prisons du Manitoba.

J'ai écouté avec intérêt ceux de nos collègues qui ont pris la parole et je crois que nous sommes entrés dans la bonne voie en ce qui concerne le régime des détenus. Il y a dans le châtiment des criminels un aspect qu'il ne faut pas perdre de vue. Le bandit qui assomme le voyageur sans défiance doit être puni comme il le mérite, ce qui n'empêche pas qu'on puisse s'occuper de le réformer. Le crime augmente terriblement de tous côtés, mais pas uniquement parmi les individus dont l'intelligence laisse à désirer. Le banditisme et un grand nombre d'autres crimes de même nature accusent une augmentation alarmante au cours des dernières années, de sorte qu'il doit y avoir une cause à cette situation. Voilà pourquoi il est à propos d'examiner cet aspect du problème.

Les souffrances endurées par les innocents sont peut-être l'un des faits les plus tristes dans l'existence humaine. C'est déplorable, mais personne ne peut commettre un crime sans qu'il s'en suive des misères sans fin pour toute la famille du criminel. Pour moi, la société n'a pas été très juste de ce chef, car elle fait retomber sur toute la famille le poids des délits que commet l'individu. Voilà la situation et nous n'y pouvons rien; nous nous rendons compte de l'injustice, mais elle n'en existe pas moins. Au Canada, nous pourrions peut-être faire un peu plus pour enrayer la criminalité. Du moment qu'un criminel a dépassé l'âge moyen, je n'ai guère d'espoir qu'on parvienne à en faire un citoyen irréprochable. N'allez pas croire, monsieur l'Orateur, que je désespère de la réforme de qui que ce soit. Je crois dans l'histoire du bon larron crucifié avec le Sauveur. Mais notre grand espoir réside dans l'éducation de la jeunesse. Nous devons inculquer des idées justes à nos jeunes gens, car un bon nombre d'amusements en vogue, ne sont guère de nature à relever les idéals de la jeunesse. Il se commettrait moins de crimes, si nous faisions ressortir avec plus de force la dignité du travail et si nous instruisions mieux nos jeunes gens de façon qu'ils se rendent bien compte du but de la vie et des saines joies qu'elle comporte. On se fait une fausse conception de la vie; on ne songe qu'à s'amuser. Or, le Sauveur l'a dit, il y a passablement longtemps: Il est venu sur cette terre pour que nous ayons la vie et que nous l'ayons plus abondamment.

Et, monsieur l'Orateur, voilà peut-être le but que nous poursuivons tous, nous voulons jouir de la vie et en retirer tout ce que nous pouvons. Cependant, c'est là aussi le but que poursuit le criminel. Nous devrions donc enseigner à nos jeunes gens ce qui constitue les grands et nobles buts de l'existence humaine, les idéals qui sont susceptibles de donner le plus de bonheur et à l'individu et à la race humaine toute entière. J'approuve de tout cœur les arguments de l'honorable représentant de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Je la félicite d'avoir proposé la résolution en discussion et j'ai l'intention de l'appuyer de mon vote.

L'hon. M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, je me joins à mon honorable ami de Brandon (M. Forke) pour faire part à la motionnaire...

M. MACLEAN (York-Sud): Notre gracieuse collègue.

L'hon. M. LAPOINTE: Disons notre gracieuse collègue selon l'heureuse suggestion de mon honorable ami. Je désire donc me joindre à l'honorable député de Brandon et lui faire part de la reconnaissance de la Chambre pour avoir proposé la présente résolution. Elle soulève une question digne de toute notre attention et la Chambre n'a pas perdu son temps en examinant ce problème. Nous partageons tous l'avis que les détenus dans nos institutions pénales devraient être occupés à un travail quelconque; l'oisiveté est le pire élément de démoralisation à tous les points de vue.

Deux théories sont en présence en ce qui regarde la réforme de notre régime pénitentiaire. Mon honorable ami de Hants (M. Martell) a exposé la manière de voir des tenants de l'une de ces théories. A leurs yeux, le prisonnier est en dette envers l'Etat et il doit l'acquitter par son travail; pour eux, nous devrions retirer des bénéfices de nos institutions pénales. Quant aux tenants de l'autre théorie, ils adoptent l'attitude que la principale fonction des prisons d'Etat, c'est de régénérer les détenus; ils préconisent le classement et la séparation des prisonniers en plusieurs catégories afin qu'il y ait possibilité d'effectuer la réforme du plus grand nombre. De plus, la tâche qu'on assigne aux détenus ne tient que le second rang en réalité, car le principal but visé, c'est la réforme morale du forçat. Je le déclare sans la moindre hésitation, je partage la manière de voir de cette dernière école, la régénération du criminel constitue à mes yeux le principal but vers lequel doivent tendre tous nos efforts. J'appuierai de mon vote la résolution.

Cependant, je partage aussi l'avis de mon honorable ami de Waterloo-Sud (M. Euler), qu'il ne faut pas dépasser le but et proclamer que le crime est une véritable maladie. Il existe une limite que nous ne saurions dépasser sans quelque danger. C'est un article que j'ai lu ces jours derniers, dans un bulletin publié par la commission criminelle de Chicago qui me décide à faire cette assertion. Le nombre des crimes à Chicago a augmenté dans une si terrible mesure, que l'association du commerce a été obligée de créer un organisme spécial que l'on désigne sous le nom de la commission criminelle. Les paroles que je vais citer sont du président de cette commission. Faisant allusion aux nombreux facteurs de criminalité, il s'est exprimé en ces termes:

> Un quatrième facteur tout particulièrement insidieux, a été le développement d'un mouvement parfaitement méritoire visant à l'étude du crime et des criminels, envisagés au point de vue sociologique et psychologique et la tentative d'instituer un traitement régénérateur ou réformateur qui replacera le criminel dans la catégorie des citoyens paisibles. Cependant, quel que soit le mérite ou le progrès qu'accusent tous ou chacun de ces facteurs, il est certain que les associations de criminels, avec la diligence et l'activité qui les caractérisent, se sont prévalues de toutes les faiblesses déployées dans la mise en vigueur de la loi. Du moment, qu'avec les meilleures intentions du monde, la société a laissé voir une tendance à tenir compte du point de vue sociologique et psychologique pour ce qui est de la répression du crime, les résultats ne se sont pas fait attendre;—le sentiment de la responsabilité individuelle a été diminué du coup chez le criminel et une faiblesse sentimentale s'est manifestée à l'égard d'un crime spécifique dans une cause particulière.

[M. Clark.]

Il y a sans doute beaucoup de vrai dans ces paroles. L'autre jour, à New-York, j'ai lu un article intéressant dans le *New York Herald Tribune*. Le juge Alfred J. Talley, dans son allocution aux jurés suppléants à la session générale de New-York, en janvier, a terminé par une description de la vie sociale à Sing-Sing:

> Il y a le cinéma tous les soirs, le baseball, les fins de semaine, le vaudeville une fois par semaine, et des représentations du Broadway une fois par mois avec le radio en n'importe quel temps. Ainsi, la moyenne des criminels passent de bien meilleurs moments à l'intérieur qu'en dehors de Sing-Sing.

Eh bien! je suis un réformateur de prisons, si ce titre signifie quoi que ce soit, mais je n'irais pas jusqu'à adopter pour nos prisons le système aujourd'hui en vigueur à Sing-Sing, s'il faut en croire le juge Talley. Je le répète donc, il ne faut pas aller trop loin dans cette direction. Mais à cette réserve près, j'approuve le principe et l'objet de la résolution.

Pour l'édification de la Chambre qu'elle me permette de lui expliquer ce que l'on fait aujourd'hui dans nos divers pénitenciers. A celui de New-Westminster, il ne se fait guère de travail pour les autres départements. On est à reconstruire entièrement les boutiques qui tombent en ruines, les cellules, la cuisine et le reste. On est également à construire un mur autour de la place, à mettre les ateliers à l'épreuve du feu. Il se fait aussi une exploitation agricole sur une petite échelle et du défrichement. Les prisonniers s'occupent également pour l'usage du pénitencier d'ouvrages de tailleur, de cordonnier, de ferblantier, de peintre, de mécanicien, de menuisier, de boulanger, et d'exploitation de carrière de sable.

Au pénitencier de la Saskatchewan, d'institution assez récente, puisqu'il date de 1913, les détenus ont déjà construit deux ailes de cellules, des boutiques, un hôpital, une nouvelle chambre de chauffe, une prison d'isolement et un édifice de l'administration contenant des bureaux, des chapelles, une école, une bibliothèque, une cuisine, un mess d'officiers et ainsi de suite de même qu'une demeure pour le préfet et le sous-préfet. Environ 488 acres

de terre ont été défrichées et mis en culture. Comme dans tous les autres pénitenciers, il se fait des travaux de tailleur, de cordonnier, de forgeron, de ferblantier, de peintre, de menuisier, de mécanicien, de boulanger et autres, toujours pour l'usage du pénitencier. Aujourd'hui, on ne travaille guère pour les autres départements et on se limite à la fabrication de harnais, d'ustensiles de fer-blanc et de quelques articles en bois. Il y a aussi à cette institution une briqueterie où l'on fait toute la brique dont le pénitencier a besoin.

Au pénitencier du Manitoba, les forçats se livrent à tous les métiers ordinaires, comme dans les autres institutions, pour son entretien. C'est là que sont réparés les sacs de dépêches des quatre provinces de l'Ouest. On est à construire un édifice considérable et à mettre sur un pied moderne des bâtiments démodés, à bâtir de nouvelles cellules, une écurie, un grenier, un hangar à outils, un silo, et un nouvel aqueduc. Il y a plus de 500 acres de terre en culture.

On s'adonne au pénitencier de Kingston à tous les métiers dont a besoin l'institution. Nous y voyons aussi une large manufacture de toile où sont fabriqués les nouveaux sacs de dépêches et où les vieux sont réparés; et aussi des tentes, des bâches, des sacs et autres articles requis par les divers départements.

M. ROSS (Kingston): Le ministre peut-il donner à la Chambre une idée du nombre des sacs faits et réparés par mois?

L'hon. M. LAPOINTE: Je n'ai pas se renseignement sous la main, mais je le fournirai plus tard à mon honorable ami. Des chaussures et des vêtements sont manufacturés à Kingston pour le ministère de l'Intérieur, de même que des hardes pour les chemins de fer nationaux. Il s'y fait aussi des barrières pour tous les autres pénitenciers. Une grande ferme est en exploitation de même qu'une carrière et la taille des pierres. Cette dernière occupation a pour objet des travaux de construction et de réparations. On y fait aussi des balais de même que des ouvrages de ferblanterie et de ferronnerie pour les autres départements. Les prisonniers s'occupent de travaux considérables de construction, y compris une nouvelle prison pour les femmes, de nouveaux égouts et un renouvellement de vieux ateliers. Il y a également une imprimerie.

A Saint-Vincent-de-Paul, outre les métiers ordinaires, le pénitencier manufacture des marchandises de cuir, tels que des reliures mobiles en cuir pour les magazines à l'usage des chemins de fer nationaux et des hôtels, des serviettes pour les fonctionnaires de l'Etat, des selles et ainsi de suite. On fait aussi des manches en noyer pour les outils de toutes sortes, de même que de petites quantités de chaussures et de vêtements pour les divers ministères. Il y a aussi une fabrique de conserves à l'usage de l'institution. Les prisonniers exploitent également une grande ferme. On a presque terminé la construction d'un nouveal îlot de cellules où on pourra loger 208 détenus; on achève aussi la construction d'une nouvelle entrée au pénitencier, de même que la réfection et la réparation de plusieurs des anciens ateliers et bâtiments que nous mettons à l'épreuve du feu et par ailleurs adaptons aux besoins du temps. La reliure est une autre industrie au pénitencier de Saint-Vincent de Paul.

A Dorchester on a les mêmes ateliers qu'aux autres pénitenciers, nécessaires pour les fins d'entretien général. En outre on y répare les sacs à dépêches pour les Provinces maritimes et on y confectionne les uniformes de la gendarmerie à cheval aux Provinces maritimes. On y exécute présentement un programme étendu de construction: élargissement du mur; érection d'un nouvel hôpital, d'une salle de classe, d'une bibliothèque, d'un nouvel îlot de cellules, réfection d'une aile cellulaire, construction d'une clôture et déblaiement d'une ferme dont près de 400 acres sont déjà en culture.

Avant 1921 les syndicats ouvriers s'opposaient à ce qu'on utilisât la main-d'œuvre des prisonniers même pour les besoins des départements fédéraux. Mais depuis 1921 leur attitude a changé; dans leurs conventions et ailleurs ils se sont prononcés favorables au travail des prisonniers dont le produit sert aux besoins de l'administration centrale. Cependant, je dois dire à l'honorable député de Lisgar (M. Brown) que non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis où, me dit-on, la main-d'œuvre des pénitenciers est utilisée sur une très grande échelle, les syndicats ouvriers s'opposent à ce que le travail des prisonniers fasse concurrence au travail libre. Il serait certainement très difficile d'appliquer ce régime à nos pénitenciers; mais cela n'est pas nécessaire. Je suis convaincu,—et je crois que les auteurs du rapport de 1921 en étaient persuadés aussi,—que la confection des objets que requiert l'administration centrale suffit amplement à occuper le temps et l'énergie des détenus de nos pénitenciers. Mais il nous est parvenu des plaintes à ce sujet tant des syndicats ouvriers que d'autres corps comme les chambres de commerce; les manufacturiers du vêtement, par exemple, ont adopté de vigoureuses résolutions contre ce qu'ils appellent la concurrence déloyale de la main-d'œuvre des prisons. Aux Etats-Unis, les manufacturiers comme les ouvriers consentent à

ce que cette main-d'œuvre soit utilisée pour les besoins des Etats. Si les produits de ce travail ne sont pas achetés et employés par l'Etat où ils ont été fabriqués ils le seraient par d'autres Etats selon une entente qu'on veut conclure. Si nous inaugurons ce régime au Canada il n'y a rien qui empêche les provinces d'arriver à une entente qui leur permette d'obtenir les produits des pénitenciers.

Qu'on me permette d'indiquer brièvement les objets qui peuvent très bien être fabriqués dans nos pénitenciers, lesquels sont bien outillés à cette fin: tous objets en canevas tels que tentes, prélarts, bâches, musettes, seaux, sacs de tous genres, etc.; tous genres de meubles, en bois; objets de toutes sortes en tôle ou en fer-blanc; vêtements et uniformes,—pour l'armée, la gendarmerie à cheval, etc.; objets en cuir, y compris les harnais, reliure, chaussures; manches de toutes sortes en noyer dur; travaux de forge; travaux de salle des machines; taille de la pierre; confection des balais. Je puis inclure les chaussures sans redouter les conséquences dans Québec-Est, car les manufacturiers de la chaussure m'y ont dit qu'ils n'ont jamais pu obtenir des commandes du Gouvernement.

M. HALBERT: Est-ce qu'il sera loisible aux membres du Parlement de s'y approvisionner?

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne sais pas. Peut-être s'ils payent.

M. JACOBS: Quand ils vont au pénitencier.

M. BROWN: A propos des objets fabriqués dans les pénitenciers, est-ce qu'on en met dans le commerce, ou sont-ils tous réservés aux départements de l'administration centrale?

L'hon. M. LAPOINTE: On n'en met plus dans le commerce maintenant; cela se faisait autrefois.

M. BROWN: On faisait de la ficelle d'engerbage à Kingston.

L'hon. M. LAPOINTE: Le régime d'entreprise,—c'est ce qu'on l'appelait,—déplaisait tant aux ouvriers du pays et a suscité tant de difficultés qu'on y a renoncé. Aujourd'hui il n'y a pas dans le commerce un seul produit de la main-d'œuvre des pénitenciers.

M. ROSS (Kingston): Le ministre propose-t-il que les objets qu'il a énumérés soient fabriqués dans les pénitenciers?

L'hon. M. LAPOINTE: Je dis qu'ils pourraient l'être; je ne dis pas qu'ils le seront. Je sais qu'on s'opposerait à la fabrication de certains d'entre eux dans les pénitenciers, mais l'honorable député ne doit pas perdre de vue que je préconise la production à l'intention exclusive du Gouvernement, c'est-à-dire que pas un seul objet ne serait offert en vente dans le commerce.

M. McQUARRIE: Le ministre serait-il en faveur de faire faire les travaux publics par les prisonniers? Dans certains pays, ainsi au Sud-Africain, où j'étais l'été dernier, j'ai vu contruire une cale sèche presque exclusivement avec des ouvriers recrutés dans les prisons; on emploie aussi les prisonniers dans les mines de diamant à raison d'un shilling par jour. Le ministre serait-il en faveur d'adopter la même méthode dans notre pays, et, dans l'affirmative, voudrait-il qu'on emploie les prisonniers pour les travaux publics du gouvernement fédéral et aussi des gouvernements provinciaux?

L'hon. M. LAPOINTE: C'est une autre question très délicate. Je crois que si les gens internés dans nos pénitenciers étaient employés à la fabrication des articles que j'ai mentionnés pour l'usage des différents services de l'Etat, ils seraient occupés non seulement une partie du temps, mais constamment. On pourrait étudier la proposition de l'honorable député, mais je ne pense pas que cela soit nécessaire à l'heure actuelle.

M. McQUARRIE: Je ne veux pas qu'on pense que je sois en faveur de cette politique; au contraire, je m'y oppose.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne veux pas non plus qu'on le pense de moi. Quant à la rétribution, c'est aussi une question délicate. Je ne parle pas du principe, car je ne suis pas de l'avis de nos honorables collègues qui considèrent que les prisonniers n'ont droit à rien. D'autres pensent que seuls les membres de la famille du prisonnier devraient bénéficier de son travail. Ce n'est pas mon avis. A cet égard, le principe énoncé dans la résolution se rapproche plus de mon point de vue; mais on devrait faire comme dans l'état de New-York, par exemple, dont l'honorable représentante de Grey-Sud-Est a parlée. Il faudrait, d'abord, retenir ce que l'Etat dépense pour l'entretien du prisonnier et ne donner à celui-ci que ce qui resterait après cette déduction faite. La somme ne serait pas énorme. Un député a dit qu'un prisonnier aurait $1,000 ou $1,500 à sa sortie de prison. Je ne le pense pas. Dans les prisons où ce système existe, les salaires varient entre 1½c. et 25c. par jour. Il faut tenir compte aussi que lorsqu'un prisonnier enfreint le règlement du pénitencier, la punition consiste habituellement en une amende qu'on retient sur son pécule; ensuite, si on lui laisse une certaine latitude, comme de fumer par exemple, il faut qu'il

paie son tabac et autres articles avec l'argent qui lui revient sous forme de salaire, de sorte qu'il peut difficilement amasser une fortune. D'autre part, j'estime que pour une personne méritante, un homme qui veut se réformer—il en existe dans les pénitenciers—le fait de rétribuer son travail l'encouragerait à se bien conduire. En outre, il est peut-être imprudent, lorsqu'un homme a passé sept ou dix ans au pénitencier, de le renvoyer simplement, avec ce qu'on lui donne aujourd'hui, c'est-à-dire un complet et cinq dollars, et pas d'emploi. Je crois qu'il serait dans l'intérêt non seulement du prisonnier, mais aussi de la société, lorsqu'un homme est méritant à tous autres égards, de lui donner un peu d'argent qui lui permettrait de chercher un emploi et de tâcher de reprendre sa place dans les rangs de la société.

M. McQUARRIE: Est-ce que la même politique s'appliquerait aux prisonniers qui doivent être expulsés à l'expiration de leur peine, comme les marchands de drogues narcotiques, par exemple?

L'hon. M. LAPOINTE: Ce serait à étudier, mais faire des distinctions au pénitencier serait un dangereux système à adopter. J'estime que tous ceux qui se conforment au règlement de l'établissement, et qui travaillent comme il faut suivant les ordres qui leur sont donnés, devraient tous être traités également.

M. MACLEAN (York-Sud): A-t-on augmenté la rémunération depuis que le coût de la vie a monté?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, malheureusement.

M. MACLEAN (York-Sud): Voilà l'occasion.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui. Je vois que le temps passe rapidement; j'ai juste une remarque à faire, mais je crains qu'elle ne soit pas aussi bien accueillie que les autres. Je crois sincèrement que le service des pénitenciers devrait être soustrait à l'autorité de la commission de service civil, comme de la gendarmerie et la milice. Ce n'est pas le travail ordinaire d'un département. Actuellement, je porte la responsabilité de ce qui se passe dans les pénitenciers du Canada. S'il se produit des évasions, je suis responsable comme je suis responsable si une révolte se produit quelque part dans un pénitencier. Il n'est pas bon que les préfets, sous-préfets, les principaux fonctionnaires et même les gardes soient choisis par un système de concours. C'est absurde. A mon sens on devrait comparer la direction des pénitenciers à celle de la gendarmerie à cheval et même de la milice. Dans les pénitenciers, les devoirs des gardes, devoirs qui mettent souvent leur vie en danger, dépendent pour leur succès bien plus du caractère et du tempérament de l'individu que de ses connaissances en géographie, en arithmétique ou autres choses de cette nature. Je me suis fermement convaincu de cela depuis un an et demi que je dirige le ministère de la Justice. Je crois que la commission du service civil devrait exercer sa surveillance quand il s'agit de nominations pour accomplir les travaux ordinaires des départements, mais je ne lui reconnais pas qualité pour choisir les hommes qui doivent diriger les pénitenciers. A ce sujet, le rapport de la commission auquel mon honorable amie de Grey-Sud-Est a fait fréquemment allusion déclare que le système actuel est certainement défectueux. Ce rapport suggérait que la commission ne soit pas liée par des règlements quand il s'agit de nommer des hommes au service des pénitenciers; elle devrait pouvoir choisir où elle veut et désigner ceux qui lui semblent posséder le plus de capacités.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre peut-il formuler des plaintes contre les préfets ou fonctionnaires des pénitenciers? Je me demande quels bons arguments il peut présenter contre la nomination de ces fonctionnaires par la commission? Les fonctionnaires manquent-ils de capacité?

L'hon. M. LAPOINTE: Je préfère ne pas répondre à cette question, elle est plutôt délicate quand on va au fin fond de l'affaire, comme on dit. Je préfère ne pas citer de cas définis, mais j'aurais pensé que le principe que je défends pourrait plaire à mon honorable ami et c'est que les devoirs des fonctionnaires des pénitenciers sont d'une nature si spéciale que la nomination de personnes compétentes ne devrait pas être laissée à la commission du service civil.

M. ROSS: Qui les choisit actuellement? Quel principe guide leur choix?

L'hon. M. LAPOINTE: Le choix est fait par la commission du service civil.

M. ROSS: Est-ce qu'on ne procède pas autrement? Une recommandation est faite par le préfet au surintendant des pénitenciers puis la commission du service civil fait la nomination?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, malheureusement. Ce peut être le système adopté dans beaucoup de cas, mais pas dans tous. Je puis ajouter qu'il existe un poste vacant dans mon ministère et qu'il n'est pas rempli parce que

j'ai refusé d'accepter la personne que la commission du service civil tentait de m'imposer.

M. ROSS: Qui a recommandé cette personne à la commission?

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement pas le chef de ce service car son opinion est que l'individu choisi par la commission n'a pas les capacités voulues. Ce n'est pas par caprice que j'ai refusé d'accepter cet homme, c'est parce que les chefs de service de mon département m'ont avisé que l'homme que la commission avait recommandé et voulait nommer n'avait pas les capacités nécessaires pour accomplir le travail exigé de lui.

M. MACLEAN (York-Sud): Est-ce que le ministre préférerait choisir les fonctionnaires dans la police montée?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, je le pense.

M. SHAW: J'en appelle au règlement. Je le fais parce que je voudrais que nous en venions à une conclusion sur ce point et je ne vois pas ce que la conduite de la commission du service civil vient faire dans le débat.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami a raison, mais comme tous les députés qui ont parlé cet après-midi ont pris tant de latitude en exposant leurs vues sur l'amélioration générale des pénitenciers, j'ai cru pouvoir agir de même au sujet de la commission du service civil. Je sais que le sujet est délicat, du moins en ce qui regarde mon honorable ami, mais j'avais oublié ce fait quand j'ai abordé la question. De nouveau je félicite mon honorable amie de Grey-Sud-Est.

Je suis convaincu que cette discussion aura un excellent effet, et pour consoler l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Shaw) de mes remarques sur la méthode des nominations je lui déclare que je voterai pour la résolution.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): Je prends la parole pour appuyer la résolution et me joindre au concert d'approbation que notre aimable collègue a si bien mérité. Je tiens cependant à dire que j'approuve cette déclaration du ministre, à savoir que la question de sentiment ou de folie du détenu n'entre pour rien dans notre attitude dont l'unique objet doit être d'assurer la fin de ces institutions qui doit être de contribuer à rendre meilleure la société en général, à améliorer les sujets parfois si malfaisants, qu'elles reçoivent. Nous convenons tous qu'il n'y a rien de pire qu'une détention oisive. Un détenu devrait aussi être employé à quelque chose de productif et de pratique. Voilà deux objets essentiels en matière de réforme pénitentiaire. Nous maintenons ces institutions à grands frais et nous devons voir à ce qu'elles accomplissent quelque chose d'utile. C'est notre premier devoir. Puis,—je passe rapidement pour finir avant six heures,—si en justice pour la société, nous voulons que le détenu travaille, nous devons le traiter avec justice lui aussi, et alors, le moins que nous devions faire c'est de prendre soin de sa famille. J'ai été moi-même substitut du procureur général pendant nombre d'années. C'est un terrible moment dans la vie d'un homme que celui où il se voit enfermé pour un temps plus ou moins long, sans ami à qui s'adresser, et en songeant que son incarcération signifie la misère pour sa famille. C'est là un sentiment qui déprime.

M. MARTELL: L'on trouve à redire à la résolution parce qu'elle tend à obtenir une loi qui permettrait au criminel de toucher un salaire tout comme s'il travaillait en liberté, en concurrence avec un camarade honnête.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami est dans l'erreur s'il croit que le détenu recevra le même salaire que l'ouvrier en liberté. Cela serait impossible dans la pratique. Toute la résolution revient à proposer de fournir au détenu le moyen de recommencer la vie en neuf, et je demande à mon honorable ami de retirer son amendement afin que la résolution soit adoptée telle quelle. Je puis lui donner l'assurance qu'il est absolument impossible qu'un prisonnier gagne beaucoup d'argent au pénitencier, et même si cela était possible, le pauvre diable, après avoir été si longtemps dans le discrédit, aurait bien gagné ce qu'il recevrait. J'aurais aimé à m'arrêter à plusieurs autres points, mais je ne veux pas retarder l'adoption de la résolution. Je réaffirmerai seulement que ce qui importe surtout, c'est que le détenu rentre dans le monde avec le moyen de refaire son chemin.

M. l'ORATEUR: Je mets l'amendement aux voix.

M. McQUARRIE: Monsieur l'Orateur...

Une VOIX: Votons, n'enterrons pas la résolution.

M. McQUARRIE: On l'a déjà dit; voici une résolution importante.

M. BROWN: C'est pourquoi nous voulons voter.

M. McQUARRIE: Oui?

M. LOGAN: Vous l'enterrez.

M. McQUARRIE: Je veux voter, mais convenablement. L'on ne devrait obliger personne à voter sur une résolution semblable avant de la discuter s'il le désire. Voilà une

prétention. Si ce débat ne se termine pas ce soir, cela ne signifie pas que la proposition est morte. Si le ministre de la Justice (M. Lapointe) approuve la résolution, il n'a qu'à lui donner suite,—et c'est la bonne chose à faire,—en proposant un projet de loi comme mesure ministérielle, ce qu'il fera sans doute.

L'hon. M. LAPOINTE: Il faudra convaincre le Gouvernement et le Parlement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le Parlement est prêt.

M. MARTELL: Le Parlement n'est pas prêt.

M. McQUARRIE: Ce Gouvernement, appuyé par mes honorables amis progressistes, doit être assez fort pour faire voter n'importe quelle mesure qu'il juge bonne et à propos.

L'hon. M. LAPOINTE: Je remercie l'honorable député pour le renseignement.

Mlle MACPHAIL: Je demande à mon honorable ami s'il est assez fort pour porter sur ses épaules tout le poids de la responsabilité de l'échec de cette résolution, et cela simplement pour s'écouter parler?

M. McQUARRIE: Je sais que tous les honorables membres se sont montrés très aimables à l'adresse de notre excellente collègue de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) et pour rien au monde je ne voudrais dire quelque chose de désobligeant.

M. l'ORATEUR: Je trouve inadmissible l'observation de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est. Tout honorable représentant a le droit d'exprimer son opinion et ne doit pas souffrir une interruption comme celle qu'on vient de faire à l'honorable député. Il traite de la question et il en a parfaitement le droit.

M. McQUARRIE: Ma ville compte un pénitencier. Je n'ai pas été dans autant de pénitenciers que l'honorable député de Brandon (M. Forke), mais j'en sais tout de même quelque chose.

M. FORKE: Je n'ai jamais été dans un pénitencier.

M. McQUARRIE: Je fais amende honorable à mon distingué collègue; j'ai cru lui entendre dire qu'il avait été dans tous les pénitenciers du Canada. Je reconnais mon erreur. J'ai été au pénitencier de New-Westminster et j'ai pu en sortir le même jour. J'ai eu le privilège de faire cette visite et cela tout récemment, presque immédiatement avant mon départ pour la session. Le directeur m'y avait invité pour constater les améliorations. Il m'a fait faire le tour de la prison et m'a fait voir les travaux qu'on y accomplît. Je crois que les détenus auront de quoi les occuper pendant des années encore rien qu'à exécuter les travaux nécessaires aux édifices mêmes.

(La séance est levée à six heures, sans la formalité d'une motion, conformément au règlement.)

JEUDI, 19 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

SANCTION ROYALE

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante:

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le Très Honorable F. A. Anglin, agissant à titre de député du Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, cet après-midi, à 3 heures 15, pour y sanctionner certains bills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. F. SLADEN,
Sous-secrétaire du Gouverneur général.

DEPOT D'UN RAPPORT

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce) dépose devant la Chambre le rapport annuel du statisticien du Dominion.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LE CODE CRIMINEL

M. McMASTER demande à déposer un projet de loi (bill n° 29) tendant à modifier le Code criminel.

Monsieur l'Orateur, le but de ce projet de loi est de rendre au Code criminel une mesure de sauvegarde qui s'y trouvait avant 1919 et qui se rapporte à la sédition. Notre Code ne contient pas de définition de ce terme. Bien que nous ayons de prétendues explications et définitions de ce qu'on entend par paroles séditieuses, libelles séditieux ou conspirations séditieuses, ce sont des définitions manquant d'exactitude et insuffisamment approfondies. Cependant, avant 1919, le Code contenait un article portant qu'une tentative désir est de poser la question sous la forme qui moyens pacifiques ne constituait pas un acte de sédition et le but du présent bill est de remettre la loi dans l'état où elle se trouvait avant 1919.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

RECETTES, TRAFIC-MARCHANDISES PRODUCTIF ET TONNAGE DU NATIONAL-CANADIEN

*L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quelles ont été les recettes et dépenses moyennes pour trafic-marchandises productif, par train-marchandises-mille dans chacune des années 1923 et 1924, dans les différentes zones du National-Canadien et de ses ocmpagnies affiliées?

Quelles sont les proportions mensuelles du tonnage partant des différentes zones du National-Canadien et de ses compagnies affiliées, par rapport au trafic total de l'année en 1923 et 1924 respectivement?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, il semble un peu difficile d'obtenir les renseignements comme mon honorable ami (sir Henry Drayton) le demande dans les questions 4 et 10.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Sont-ce les questions qui mentionnent les zones au lieu des provinces?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Les renseignements seraient plus faciles à recueillir par provinces que par zones.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon désir est de poser la question sous la forme qui rendra la tâche le plus facile à mon honorable ami. Je la modifierai en remplaçant "zone" par "province".

M. l'ORATEUR: La question ainsi modifiée est réservée.

ENQUETE DANS LES DEPARTEMENTS

*M. GARLAND (Bow-River) demande:

1. Dans quels départements le bureau d'audition a-t-il fait enquête?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de déposer les rapports de ces enquêtes?
3. Sinon, pourquoi?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Monsieur l'Orateur, je dépose sur le bureau de la Chambre la réponse à cette question, préparée et signée par l'auditeur général qui est le président du Bureau d'audition.

Sujets qui ont fait l'objet d'un rapport au département des Finances.

1. Demande du commissaire de l'impôt relative à certaines augmentations de traitements.
2. Enquête sur la manière d'annuler les bons rachetés dans le département des Finances.
3. Revision des traitements dans le ministère des Postes.
4. Inspection des comptes de la commission du port de Québec.

Enquêtes terminées et dont le bureau d'audition fera bientôt rapport au département des Finances

1. Inspection des comptes de la commission du port de Vancouver.
2. Inspection des comptes du chemin de fer National-Canadien.

[M. McMaster.]

Travaux en cours

1. Inspection des comptes de la commission du port de Montréal.
2. Etude de l'état général du bureau de l'auditeur général et de la loi du revenu consolidé, en vue de proposer sa modification.
3. Rapport sur l'application de la loi du service civil par la commission du service civil.

Renseignements préparés par le Bureau.

GEO. GONTHIER,
Président.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Les commissaires du port de Montréal ont-ils l'an dernier excédé de $1,500,000 leur crédit dans une banque autorisée de Montréal? Dans l'affirmative, en vertu de quelle autorité?
2. La banque at-elle demandé au gouvernement fédéral de la rembourser d'autant?
3. Le gouvernement du Canada est-il responsable pour le payement de cette somme?
4. Le gouvernement fédéral a-t-il pour habitude de permettre à la commission du port de Montréal ou à d'autres commissions du port d'excéder considérablement leur crédit à la banque?

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

1. Oui. En vertu d'une convention avec leurs banquiers. Aucune autre autorisation que l'autorisation générale conférée par la loi constituant les commissaires du port administrateurs des affaires de leur juridiction.

2. Non.

3. Les commissaires du port de Montréal sont responsables.

4. Tous les gouvernements, depuis la reconstitution de la commission sous sa forme actuelle en 1907, ont permis ces découverts. La même chose a été permise aux commissaires de Québec et de Vancouver constituées en 1913.

Il n'a pas été avancé d'argent à la commission du port de Toronto. L'argent dépensé là l'a été directement par le département des Travaux publics et il n'a pas été chargé ni perçu d'intérêt.

TRAFIC-MARCHANDISES PRODUCTIF DES CHEMINS DE FER

L'hon. sir HENRY DRAYTON: demande:

1. Quel était le total du trafic-marchandises productif dans les différentes provinces pour tous les chemins de fer canadiens dans chacune des années 1923 et 1924?
2. Quel était le total du trafic-marchandises productif pris et chargé en gare dans les différentes provinces pour le National-Canadien et les compagnies affiliées, dans chacune des années 1923 et 1924?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1.

Trafic-marchandises productif dans les différentes provinces du Canada.

(En tonnes de 2,000 livres)
Tous les chemins de fer

	1923	1924
Ile du Prince-Edouard	95,263	112,375
Nouvelle-Ecosse	6,502,523	4,691,770
Nouveau-Brunswick	2,425.470	2,385,135
Québec	11,678,486	11,515,705
Ontario	22,770,918	21,288,553
Manitoba	4,745,136	4,828,316
Saskatchewan	8,043,665	6,532,582
Alberta	7,987,487	8,396,552
Colombie-Anglaise	4,713,453	4,182,579
Total	68,962,401	65,148,937

2.

Tarifs-marchandises productif dans les différentes provinces du Canada.

(En tonnes de 2,000 livres)
Chemins de fer Nationaux

	1923	1924
Isle du Prince-Edouard	95,263	112,375
Nouvelle-Ecosse	1,636,230	1,382,100
Nouveau-Brunswick	1,293,063	1,269,153
Québec	5,257,516	5,317,859
Ontario	12,450,288	11,545,358
Manitoba	1,990,997	1,987,318
Saskatchewan	4,213,239	3,619,236
Alberta	3,052,929	3,741,893
Colombie-Anglaise	511,562	496,727
Total	30,501,087	29,472,019

LE TRAFIC ET LE PERSONNEL DU RESEAU NATIONAL

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Quelle est la diminution en tonnes du mouvement sur les articles ou denrées suivants transportés par le National-Canadien en 1924 contre 1923: blé, fer en barre, feuillard, fer structural, tuyaux en fer, moulages, machines et chaudières, brique et pierre artificielle, houille, marchandises, divers?

2. Quel était le nombre moyen des employés du réseau en 1923, et en 1924?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1.

Trafic-marchandises productif des chemins de fer Nationaux
(En tonnes de 2,000 livres)

Denrées	1923	1924	Augmentation	Diminution
Blé	5,999,453	5,231,066		768,387
Fer en barre, feuillard, fer structural et tuyaux en fer	709,857	425,734		284,123
Moulages, machines et chaudières	260,697	155,527		105,170
Brique et pierre artificielle	384,914	333,608		51,306
Houille—				
Anthracite	3,167,071	2,634,823		532,248
Grasse	7,552,165	5,731,824		1,820,341
Lignite	101,643	102,405	762	
Marchandises	1,612,980	1,531,832		81,148
Divers	2,746,983	2,517,466		229,517

2. 1924, 88,169; 1923, 94,107; y compris les hôtels et diverses exploitations.

BANQUE NATIONALE

M. DOUCET demande:

La banque Nationale, de sa réorganisation en 1922 à sa fusion en 1924, a-t-elle régulièrement fait au ministre des Finances ses rapports annuels et mensuels conformément à la loi?

2. Dans l'affirmative, quelle situation indiquaient ces rapports?

3. Si la situation semblait précaire, quelle a été l'attitude du ministre des Finances?

4. A-t-il fait à la direction de la banque les représentations voulues? Dans l'affirmative, (a) quand, et (b) dans quel sens?

5. Le ministre des Finances a-t-il contrôlé la véracité des différents rapports que la banque Nationale a faits entre sa réorganisation et sa fusion?

6. Peut-il dire que ces rapports étaient rigoureusement exacts?

7. Si ces rapports ne lui ont pas semblé véridiques ou complets, le ministre des Finances a-t-il pris une décision, et dans l'affirmative, qu'a-t-il fait?

8. A-t-il fait toutes les inspections voulues par la loi pour vérifier la situation réelle de la banque Nationale?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Oui.

2. Solvable.

3, 4, 5, 6, 7 et 8. Si on considère jusqu'à quel point la banque avait compté sur les emprunts autorisés par la loi financière en 1921 et dans les premiers mois de 1922, il est évident que l'actif de cette institution n'était pas de réalisation immédiate. La réorganisation se fit en 1922. Un bureau de direction très fort prit la responsabilité des affaires de la banque et adopta des mesures qui permirent d'espérer que la situation s'améliorerait. On trouva de nouveaux capitaux, les pertes furent portées au compte de la réserve, le dividende fut réduit et les avances du Gouvernement, remboursées.

Dans ces circonstances, et suivant la pratique de son prédécesseur, le ministre des Finances cru agir dans l'intérêt du public en fournissant à la banque l'occasion et les moyens d'améliorer sa situation.

Une autre institution absorba la banque le 30 avril 1924, avant la promulgation des dispositions de la loi actuelle des banques relatives à l'inspection gouvernementale par un inspecteur général des banques, loi qui entra en vigueur le 1er octobre 1924.

M. DOUCET demande:

La banque Nationale a-t-elle payé des dividendes à ses actionnaires, à partir de sa réorganisation en 1922 jusqu'à sa fusion en 1924?

2. Dans l'affirmative, quels dividendes a-t-elle payés?

3. Le Gouvernement s'est-il assuré si la banque Nationale était en état de payer ces dividendes?

4. La banque Nationale était-elle en état de les payer?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1 et 2. La banque a payé des dividendes au taux de 6 p. 100 par année.

3 et 4. Ces enquêtes se rapportent à une période antérieure à l'application des dispositions de la loi actuelle des banques relatives à l'inspection par l'inspecteur général des banques, qui devint en vigueur le 1er octobre 1924.

LE COLONEL J. L. RALSTON

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Quelle somme a-t-on payée au colonel J. L. Ralston comme président de la commission royale sur la réintégration civile et les pensions des soldats pour (a) services, et (b) frais de déplacement et autres dépenses?

2. Y-t-il un reliquat à lui payer, et dans l'affirmative, lequel?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement des soldats):

1. (a) $16,250; (b) $4,097.32.

2. Non.

STANDARDISATION DE LA CREME GLACEE

M. KENNEDY (Glengarry-et-Stormont) demande:

1. Y a-t-il des types fédéraux acceptés pour la crème glacée?

2. Sinon, le Gouvernement doit-il en établir?

3. Quel est le département du Gouvernement qui voit ou devrait voir à ces types ou standards pour la crème glacée?

4. Des provinces ont-elles établi des types réglementaires de crème glacée?

5. Dans l'affirmative, quelles provinces, et quels standards ont-elles adoptés?

L'hon. M. BELAND (ministre de la Santé):

1. Non.

2. Oui.

3. Le département de la Santé.

4. Oui.

5. (a) Saskatchewan.

(b) Manitoba.

(a) Standard pour la Saskatchewan:

La crème glacée est un produit glacé fait de crème et de sucre avec ou sans matières assaisonnantes, affermissantes et colorantes inoffensives dont la quantité reste au-dessous de 2 p. 100. Elle ne contiendra pas moins de 10 p. 100 de matière grasse de lait. Le lait, la crème et les autres ingrédients employés dans la fabrication de la crème glacée, à l'exception des fruits, des amandes et des sucreries, devront immédiatement avant la fabrication, être chauffés à une température d'au moins 180 degrés Fahrenheit et y être maintenus durant quinze minutes, ou chauffés à une température d'au moins 145 degrés Fahrenheit et y être maintenus durant trente minutes. Tous les fruits employés dans la fabrication de la crème glacée devront être sains, propres et mûrs et les amandes devront être fraîches et non rances.

(b) Standard pour le Manitoba:

La crème glacée devra être le produit gelé fait de crème et de sucre, avec ou sans matières assaisonnantes et colorantes inoffensives, et avec ou sans gomme gélatineuse adraganthe ou autre matière liante inoffensive, et dont la quantité ne dépassera pas 2 p. 100; elle ne devra pas contenir moins de 14 p. 100 de matière grasse de lait.

2. La crème glacée aux fruits devra être un produit gelé fait de la même manière que la crème glacée, et contenant des fruits sains, propres et mûrs. Elle devra contenir au moins 12 p. 100 de matière grasse de lait.

3. La crème glacée aux amandes devra être un produit gelé fait de la même manière que la crème glacée et contenant des amandes saines et non rances. Elle devra contenir au moins 12 p. 100 de matière grasse de lait.

INSTRUCTIONS A M. PRESTON QUANT AUX FRETS MARITIMES

M. H. A. STEWART (Leeds): Je voudrais demander au Gouvernement, et particulièrement au ministre du Commerce (M. Low), s'il sera déposé sur le bureau de la Chambre une copie des instructions données à M. Preston avant qu'il commençât ses investigations relativement aux frets maritimes et dont il parle dans la premier paragraphe de son rapport.

L'hon. T. A. LOW (ministre du Commerce): Je serai heureux de faire connaître tout ce qu'il peut y avoir eu d'instructions écrites. Le décret du conseil a été déposé sur le bureau de la Chambre, je crois; s'il ne l'a pas été, je verrai à en faire déposer une copie.

M. STEWART (Leeds): Je sais que le décret du conseil a été déposé sur le bureau; mais je parle des instructions données à M. Preston. Pourrait-on nous les faire connaître aujourd'hui? Cela ne peut pas être bien long.

L'hon. M. LOW: S'il se trouve quelque document écrit, je serai très heureux de le déposer.

ARTILLERIE ROYALE CANADIENNE

M. ROSS (Kingston): Monsieur l'Orateur, j'ai reçu une lettre signée "Thomas Atkins" dans laquelle on me demande de porter à la connaissance du Gouvernement et en particulier du ministre de la Milice (M. Macdonald), un article paru dans les journaux de Kingston et qui déclare que les soldats de l'artillerie royale canadienne n'ont pas reçu leur solde, samedi dernier.

dans un avenir prochain et c'est une éventualité qui ne doit pas nous embarrasser.

En ce qui touche les tarifs maritimes, j'ai sous les yeux un état indiquant les tarifs exigés de mai à novembre 1923 et je m'aperçois que, sans aucun doute, la quantité de navires qui se trouvaient à un port quelconque constituait un important facteur dans le chiffre des tarifs. Au cours de cette année-là, ils ont varié de 6c. à 9c. On ne peut douter qu'avant de résoudre ce problème nous ne devions, par une méthode ou une autre, égaliser notre commerce. Je puis donc offrir cette suggestion au Gouvernement: De temps à autre, la gauche de la Chambre s'est agitée pour qu'on fasse une étude des pays européens qui ont adopté la politique d'inflation. Si vous examinez quels sont les pays qui jouissent de tarifs peu élevés, vous constaterez invariablement, je pense, que ces pays sont ceux qui ont favorisé l'inflation jusqu'à un certain point. A ce sujet, je prétends que, par cette inflation, ils peuvent activer le commerce chez eux. Les navires vont où se trouve le commerce et où vont les navires, les tarifs baissent. Donc, en toute probabilité et avant de régler cette question de notre mieux nous devrons, du moins étudier ce point. A mon sens, cela vaudrait la peine de former une commission qui aurait les pouvoirs voulus pour s'occuper du commerce d'exportation et le privilège d'arranger des tarifs par contrat.

Lorsque nous discutions la coalition du transport sur les Grands lacs, nous attachions la plus grande importance au fait que deux hommes pourraient disposer de tout l'espace disponible sur tous les navires. Supposons que nous accorderions à une petite commission, ce privilège sur l'Atlantique et que nous lui permettrions de réserver l'espace, il me semble qu'elle obtiendrait de meilleures conditions qu'un individu agissant isolément.

Je dirai pour finir que les raisons apportées jusqu'à présent ne me justifieraient pas de voter pour la résolution. L'amendement me semble un peu radical; le projet du Gouvernement mérite peut-être d'être examinée; mais j'ai peu d'espoir qu'il produise des résultats. Tout de même je ne voudrais pas dire, comme le proposeur de l'amendement, que c'est un projet indigne de notre attention.

M. RYCKMAN: Monsieur l'Orateur, je suis amené dans ce débat par la question que j'ai posée au premier ministre et la réponse qu'il m'a faite, à savoir que la signature de ce contrat par le Gouvernement est la preuve que le premier ministre l'approuve. Je crois que le contrat est très préjudiciable au bien du pays. Il ne peut m'entrer dans la tête que les avocats de réputation qui font partie de ce Gouvernement aient lu et étudié ce contrat au conseil des ministres avant sa signature. D'après moi, et c'est mon autre raison pour prendre la parole, la fixation des prix appartiendra en définitive à sir William Petersen et non au Gouvernement. J'espère le démontrer même aux profanes, avant de terminer. Cette convention m'intéresse beaucoup et ce qui a piqué ma curiosité, c'est quelque chose d'absolument étranger au contrat lui-même. Il est étrange de trouver une attestation de signature sur une convention commerciale. Cela n'est pas l'habitude dans la province d'Ontario où le contrat a été signé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nulle part ailleurs non plus.

M. RYCKMAN: Je me suis dit: comment cela est-il arrivé? Puis j'ai remarqué que le témoin était un juge de la cour suprême. L'on dit que M. Eugène Lafleur a sauvegardé les intérêts du Gouvernement dans ce contrat. Je connais M. Lafleur qui possède parfaitement la langue anglaise et ce contrat a été rédigé par un plumitif négligent. Cela saute aux yeux. Je sais aussi que M. Lafleur est un juriste distingué, qui sait comment rédiger un contrat exprimant exactement les droits des parties, et ce contrat a été préparé par un rédacteur maladroit. L'attestation en est une preuve. Cette attestation est-elle d'utilité quelconque? Aucunement: A quoi peut-elle servir? A rien du tout. Sir William Petersen ne reniera jamais sa signature et je ne crois pas que M. Thomas Low renie la sienne non plus. Mais supposons que l'un ou les deux la renient, vous ne pouvez pas établir l'existence du contrat par cette attestation. Vous devez assigner ce juge de la cour suprême du Yukon qui sera contre-interrogé.

Je passe de cette déclaration étrange, venant à la suite de l'attestation de signature en vertu de la loi d'Ontario, relative aux formules élémentaires de cessions et d'hypothèques, qui reçoit un effet légal particulier, aux considérants. Malgré la théorie nouvelle énoncée ce soir par le ministre de la Défense nationale, à savoir que l'exposé de motifs détermine l'interprétation d'un document. Je prétends que l'auteur de ces considérants est fort osé. Il a fait dire à sir William Petersen qu'il comprend la situation agricole et industrielle de ce pays, et qu'il existait une coalition. Voici un homme qui, à n'en pas douter, a été à un moment ou l'autre en rapport avec la prétendue coalition et qui dit: "Le

bien du Canada veut que nous fassions ceci; il y a des coalitions. Je le sais et je souscris à ces considérants." Cet exposé absolument étranger au contrat représente cependant le quart du document. Cette dose de propagande m'a prévenu contre le contrat que l'on répand partout décoré de cette flamboyante autorité d'un juge apparemment de la cour suprême. Le premier ministre demandait hier soir: "pourquoi les sociétés de navigation font-elles tant de publicité contre cette convention? Comme elles craignent les ravages de cette pierre de David que nous leur lançons!" Elles étaient tenues de répondre aux assertions contenues dans cette convention et publiées chaque jour d'un bout à l'autre du pays; elles devaient répondre à la prétendue preuve de Preston; elles se devaient à elles-mêmes de le faire. La publicité des sociétés de navigation dans les journaux ou ailleurs s'est bornée à démentir le rapport Preston et a contredire les considérants mêmes de la convention répondues par tout par le Gouvernement. Je désire déclarer tout d'abord que s'il est possible de découvrir un moyen d'obtenir des tarifs de transport sur terre, sur mer et dans l'air à meilleur marché, je suis en faveur de ce moyen. Aucun membre de cette Chambre ne peut avoir des idées plus précises que les miennes sous ce rapport, et je crois que c'est là l'attitude des honorables députés de cette partie de la Chambre. Il est absolument injuste de prétendre que nous sommes en faveur du maintien d'une coalition qui travaille contre les intérêts du peuple.

En passant, je désire me reporter à une vingtaine d'années en arrière, alors qu'un gouvernement adverse au parti auquel j'ai toujours appartenu était au pouvoir dans l'Ontario et qu'un membre du parti de l'honorable premier ministre était à la tête du ministère de la Justice à Ottawa, et qu'une poursuite connue sous le nom de "cause des fournitures de la plomberie" et dans laquelle je dus jouer un certain rôle, fut instituée. En vertu, je crois, de l'article 496 du Code criminel, on accusa des hommes qui s'occupaient de la vente d'articles à l'usage des plombiers d'avoir formé une coalition injuste. Feu le juge Clute instruisit l'affaire et, au cours des témoignages, on découvrit que la coalition servait manifestement les intérêts de tous ceux qui avaient quelque chose à faire avec l'approvisionnement et l'usage des articles de plomberie. Deux des accusés furent jugés coupables; ils admirent pratiquement leur culpabilité; on les condamna à l'amende. Le Gouvernement libéral s'occupa de la cause et on dit: "Vraiment, il ne devrait pas en être ainsi, cette coalition sert les intérêts du peuple de cette province;" et aucune autre poursuite ne fut intentée.

[M. Ryckman.]

Quant au contrat même, comme je l'ai dit, j'ai cru devoir l'étudier attentivement; et, en dépit de ce que le ministre de la Défence nationale vient de dire, laissant entendre que vous pouvez conclure une entente que les avocats jugent de telle façon, mais que si ces derniers demeuraient comme lui sur la côte, ils reconnaîtraient leur erreur, et que leur interprétation des mots est inexacte, que les mots ont un sens caché et particulier, je dis, monsieur l'Orateur,—et je ne me prononcerais pas si je n'étais absolument sincère, et je n'y gagnerais certainement pas au point de vue professionnel si j'agissais autrement—que ce contrat ne cache pas un truc seulement, mais qu'il en cache une demi-douzaine ou plus, et que ces "trucs" y sont à dessein dans le but de cacher à l'attention de la Chambre et du pays l'effet réel du marché même. Je n'ai pas l'intention de revenir sur ce qui s'est dit cet après-midi, mais l'article 1er du contrat permet de transférer ce dernier à une compagnie allemande, américaine ou à toute compagnie étrangère. Le rédacteur qui a protégé la haute partie contractante aurait bien pu dire que le dit transfert serait sujet à l'approbation du ministre. Le ministre a droit de savoir, ce gouvernement et la Chambre ont le droit de savoir et le pays a droit de savoir qui encaisse les deniers que nous payons. On a déjà lu le paragraphe (a) de l'article 1er; il stipule:

> Que le concessionnaire devra construire, outiller, procurer, établir et pendant le présent contrat continuer et en la manière ci-après mentionnée exploiter un service de transport maritime régulier entre les ports désignés.

Je prétends qu'il ne peut être question de l'interprétation juridique de la phrase "exploiter un service de transport maritime régulier" On impose au concessionnaire le devoir d'exploiter le service; conséquemment, il est libre de dire ce en quoi consistera ce service; puis il l'exploitera. Que veut dire "régulier"? Je prétends qu'il est absurde de lui attribuer le sens qu'en a donné le ministre de la Défense nationale. Voici ses paroles: "Un service de transport maritime régulier est un service qui dure toute l'année." Je me demande si ceux qui payent leur loyer régulièrement le premier de chaque mois s'imaginent que la partie "régulière" de ce loyer est un paiement continuel au lieu d'un paiement à date mensuelle fixe. Le sens juridique et il serait facile de convaincre même le ministre de la Défence nationale à ce sujet —le sens juridique du mot "régulier" est "qui se produit ou se répète à date fixe." Et il en est ainsi dans le cas de tout contrat de

service, le ministre peut en être certain. Conséquemment, Petersen est tenu d'établir un service de transport maritime, à certaines dates fixes, et quand il aura fait cela, il se sera conformé aux exigences du paragraphe (a) de l'article 1. S'il décide d'établir un service mensuel, qui peut l'en empêcher? Le Gouvernement pourra-t-il dire: "Oh! nous nous attendions à un service hebdomadaire." Petersen répondrait: "Je le regrette beaucoup, mais le contrat que j'ai signé avec vous exige que j'établisse un service de transport maritime régulier. Le service de transport que j'ai décidé d'établir est un service mensuel. Si vous vouliez autre chose, il fallait le dire; comme vous n'avez rien stipulé, et que le contrat me fait un devoir d'établir un service, j'ai parfaitement le droit d'établir le service qui me convient. C'est tout ce qu'exige de moi le contrat et c'est tout ce que vous allez obtenir." Et si le Gouvernement tente de se reprendre en disant qu'il ne peut utiliser ses navires pour tout autre service, il répondra: "Vous n'avez pas stipulé que je n'aurais pas le droit d'exploiter tout autre service. J'ai établi ce service de transport régulier et lorsque je ne suis pas occupé avec ce service, je suis libre de faire ce que bon me semble, sauf de travailler pour la coalition. Je puis exiger les prix que je voudrai. Je suis indépendant de la coalition; je puis employer mes navires sur d'autres lignes, en retirer les profits et les mettre dans mon gousset, et vous n'avez pas un mot à dire." Qu'est-ce que le Gouvernement pourrait répondre devant un tribunal à une telle prétention de Petersen?

Le premier ministre dit que Petersen ne recevra pas cinq sous tant qu'il n'aura pas rempli ses obligations, le paiement n'ayant lieu qu'après l'exécution du contrat. Mais quand Petersen aura établi ce service mensuel, il aura, à l'expiration du premier mois, le droit de demander au Gouvernement le plein montant de la subvention mensuelle; et si le Gouvernement ne la lui paie pas, il pourra recourir aux tribunaux et recouvrer l'argent.

Il eût été facile d'ajouter à la fin de l'article (a) une clause comme celle-ci:

...et les navires employés à ce service ne pourront être employés à aucun autre service sans le consentement du ministre.

Mais on n'en a rien fait. Nous en arrivons ensuite à l'article (d). Je veux le répéter pour qu'on y songe bien:

Le contrôle de la réglementation des tarifs exigibles par le contractant est du ressort du gouvernement du Canada et le Gouvernement doit fixer, de temps à autre, ces tarifs de fret pour toutes les denrées.

Je prétends que, si l'on avait eu en vue les intérêts de la Couronne, on aurait pu ajouter quelque chose comme ceci:

...et le concessionnaire transportera, aux prix ainsi établis, tout le fret qui sera offert, pourvu qu'il ait l'espace voulu dans ses navires.

Il est dit que le Gouvernement réglementera les tarifs; c'est lui qui fixera les prix. Mais si j'entre dans une librairie où je vois indiqué le prix d'un livre, je ne suis pas obligé de l'acheter à ce prix; je puis dire: "Je paierai tant de moins, vous pouvez accepter ou refuser." C'est la même chose ici. Petersen pourra dire: "Je puis m'employer à d'autres services; je ne m'en porterai pas plus mal si je refuse de transporter aux prix que vous fixez." Si les tarifs sont fixés à un chiffre tel que Petersen ne veuille pas transporter de marchandises, il pourra refuser d'en transporter et le Gouvernement n'aura pas le service. Il peut arriver que les fermiers réclament à grands cris des moyens d'expédier leur blé. Le Gouvernement serait alors forcé d'aller trouver Petersen et de lui dire: "Nous vous payons une grosse subvention; nous voulons que vous transportiez ce blé." Petersen dira: "Je ne le transporterai pas au prix que vous avez fixé." Le Gouvernement peut alors demander à Petersen à quel prix il consent de le transporter, et Petersen répondra: "Si le Gouvernement veut faire transporter ses denrées, il devra me payer le prix qui me convient, sinon je ne les transporterai pas." Dans ces conditions, la subvention sera obtenue bien que les marchandises n'aient pas été transportées.

L'effet de l'article 3 est de faire bénéficier Petersen du maintien d'un service d'au delà de dix navires, s'il désire l'établir. Le Gouvernement n'a rien à dire quant au nombre de navires qui pourront être mis en service. Le contrat dit:

...la subvention ci-dessus mentionnée sera augmentée ou réduite, selon le cas, en proportion du nombre des navires mis en service et maintenus à discrétion par le contractant dans le service susdit et cette augmentation ou réduction de la subvention sera ajoutée aux versements mensuels ci-dessus prescrits à l'alinéa deux ou en sera déduite.

Vous remarquerez que le droit d'augmenter est donné à Petersen par l'article 3 et au Gouvernement par l'article 6. Pour interpréter ces deux articles, il est important de se rappeler que la stipulation relative à la subvention est mentionnée deux fois. Si cela ne veut pas dire que Petersen aura le droit d'augmenter le nombre de ses navires, moyennant une augmentation de subvention, et que le Gouvernement aura le droit d'exiger un plus grand nombre de navires, aux termes de l'article 6, moyennant un surcroît de subvention, alors la répétition de la stipulation relative à la subvention est un très mauvais exemple de

rédaction d'un contrat. C'est une répétition absolument inutile et n'ayant aucune signification.

Quant à l'article 4, je désire simplement relever deux expressions. Elle parle des "services de navigation que le concessionnaire doit établir". C'est la seule fois, dans le contrat, que le mot "services" est employé au pluriel C'est le concessionnaire Petersen qui doit établir ces services; cet article vient immédiatement après l'article 3, et je prétends qu'il l'explique et qu'il lui est conforme; Petersen a donc le droit, même malgré le Gouvernement, d'augmenter le nombre des navires subventionnés. Le mot "loyalement" n'est pas une trouvaille dans une convention de cette sorte. Celui qui a rédigé ce contrat aurait pu tout aussi bien employer le mot "justement" ou "chaleureusement" ou toute autre expression de ce genre.

Le premier ministre, dans son discours, a déclaré que le Gouvernement a le droit de dire quelles sont les denrées que Petersen devra transporter. Alors pourquoi l'article 7, qui défend de transporter de la nitroglycérine?

L'article 9 dit simplement qu'advenant l'établissement d'un service régulier d'un bateau par mois, les navires de Petersen devront faire ces voyages avec "toute la vitesse et la diligence possible". Maintenant, monsieur l'Orateur, nous pouvons faire de tristes observations sur cette convention en relisant celle de 1897, conclue entre ce même personnage et le gouvernement de cette époque.

On trouve le texte de cette convention dans le second volume du compte rendu officiel des Débats de la Chambre des communes de la session de 1897. On a pris des articles entiers du marché de 1897 pour les ajouter à la présente convention, mais celui qui agit au nom du Gouvernement prit bien soin de n'emprunter à l'ancien marché pour les ajouter à cette convention les articles qui imposaient un fardeau à Petersen.

Voyons ce que stipulait le marché de 1897. Il stipulait que le concessionnaire maintiendrait un service hebdomadaire de paquebots rapides. Le service ne devait être d'abord que semi-mensuel, puis deviendrait hebdomadaire; le service demi-mensuel ne donnait droit qu'à la moitié de la subvention accordée pour un service hebdomadaire. Les conditions du transport devaient être celles que "le Gouverneur en conseil jugerait convenables"; on n'a pas inclus cette stipulation dans le présent marché. Les jours et heures des départs devaient être soumis à l'approbation du ministre; on a omis cette stipulation dans le marché actuel. Le ministre se réservait le droit de modifier l'horaire des départs, après avis donné à cet effet; cet article n'a pas été ajouté à la convention. Le marché de 1897 stipulait que Petersen, ou "Petersen, Tate and Company", ne devait recevoir aucune autre subvention, ou secours, et qu'il ne pourrait se charger d'un autre service; on n'a pas inclus cette stipulation dans la convention actuelle, et cela est significatif. On ne devait pas fixer le prix du transport de façon à nuire aux chemins de fer canadiens. Bien que je ne sois pas le défenseur des droits des chemins de fer, je vois très bien le tort que ferait au pays le gouvernement du Dominion, s'il traitait injustement l'une de nos compagnies de chemin de fer. Enfin, le marché de 1897 prévoyait certaines sanctions. En premier lieu, le concessionnaire devait déposer une somme de 10,000 livres; puis une autre somme de 10,000 livres, représentée par des titres, comme garants de sa bonne foi dans l'exécution du marché.

M. Petersen ne remplit pas les obligations du marché, mais on lui remit quand même, avec intérêts, les sommes qu'il avait déposées. Ayant manqué à ses obligations et, suivant toutes les règles, ayant perdu son argent, lequel appartenait au gouvernement, il supplia ce dernier de le rembourser. Pouvons-nous en conséquence, monsieur l'Orateur, espérer que M. Petersen observera l'esprit de la convention à moins que la lettre ne donne exactement au pays ce qu'il est en droit d'attendre? A ce propos, je me demande ce que répondrait M. Petersen si on lui demandait d'observer avec générosité l'esprit du marché. Il dirait: Avant-hier soir, en cette Chambre, le premier ministre a dit qu'il se préoccupait seulement des expéditeurs canadiens, et non pas de Petersen ni des dividendes que Petersen peut rapporter, qu'il se préoccupe de protéger les intérêts de ceux qui ont des marchandises à exporter. Si le premier ministre déclare publiquement qu'il ne se préoccupe pas de Petersen, mais de ceux qu'il dit représenter dans ce marché, j'affirme que Petersen ne nous accordera que la justice la plus stricte, tout juste ce que les cours de justice nous accorderaient, en vertu des stipulations du marché, si nous avions des difficultés avec Petersen.

La convention de 1897 stipulait aussi que les navires affectés à ce service régulier—on y employait le mot "régulier"—ne devaient se rendre à aucun port étranger. On stipulait de nouvelles sanctions légales à ce sujet. Pour ne pas retarder inutilement les travaux de la Chambre, je lis les articles dont il s'agit, puisqu'ils ne figurent pas dans le nouveau marché. Naturellement, M. Petersen savait comme il était difficile d'observer les stipulations

du premier marché. Je lis l'article 16 (hansard de 1897, vol. 2, p. 3,450):

Pourvu toujours,—et le présent marché est fait et conclu aux conditions expresses qui suivent, savoir:

Premièrement.—Que, suivant les conditions ci-après énoncées, il sera payé à Sa Majesté à titre de dommages, comme il est convenu par les entrepreneurs...

C'est ce que Petersen était sans doute heureux de faire à cette époque pour pouvoir conclure le marché. Le texte ajoute:

(a) La somme de 500 livres, chaque fois que les entrepreneurs feront défaut de noliser au port canadien ou anglais spécifié, suivant les stipulations du marché, un paquebot-poste prêt à prendre la mer au temps fixé, ou que ledit paquebot-poste ne prendra pas réellement la mer et ne fera pas le voyage au temps fixé.

(b) Une autre somme de cent livres pour chaque période de 24 heures qui s'écoulera avant que ledit paquebot-poste prenne effectivement la mer et poursuive son voyage, mais de façon que ces sommes n'excèdent pas, au total, de plus de mille livres la proportion de la subvention due pour un seul voyage.

(c) Chaque fois que les entrepreneurs manqueront de faire un voyage entre les ports canadiens et anglais convenus dans les limites du temps fixé, le ministre confisquera et exigera des entrepreneurs une somme de huit livres dix shillings, pour chaque heure ou fraction d'heure dépassant la limite du temps prescrit pour la durée du voyage, pourvu que la somme totale ainsi confisquée n'excède pas la part proportionnelle de la subvention due pour un seul voyage.

Monsieur l'Orateur, le paragraphe (*a*) de l'article 1 du marché de 1897 stipulait que les entrepreneurs devaient:

Construire, équiper, fournir, établir et continuer, pendant la durée du présent marché, et de la manière ci-après mentionnée, un service régulier de paquebots entre le port de Liverpool et les ports canadiens ci-après énumérés, comprenant quatre navires...

et ainsi de suite. Pourquoi, monsieur l'Orateur, ces sanctions, ces réglementations, ces instructions, ces conditions que l'on imposait à M. Petersen, ont-elles été omises du contrat que nous avons devant nous? Payer cette subvention était-il dans l'intérêt de la couronne? De plus, le chiffre de la subvention a été augmentée. En vertu du contrat cette somme considérable est payée par versements mensuels; et je soutiens que ce contrat donne à sir William Petersen le droit de faire presque tout ce qu'il voudra, tout pourvu qu'il organise un service maritime et qu'il ne fasse pas partie de la coalition de l'Atlantique-Nord. S'il n'en est pas ainsi, il est facile de s'en assurer. Je proposerais que les jurisconsultes de la couronne soient priés, vu que le débat ne prendra pas fin avant demain au plus tard, de dire si les intérêts de Sa Très Excellente Majesté le roi George V, partie de première part à ce contrat, sont convenablement sauvegardés dans cette convention que l'on demande à la Chambre de ratifier. Si on ne veut pas cela, et je comprends bien que ceux dont la chose est du ressort n'y tiennent pas, je m'adresserais au *Toronto Globe*. Depuis nombre d'années je suis un abonné de ce journal. Je n'approuve pas toujours la politique fiscale qu'il préconise, mais j'ai trouvé que parfois ce journal était dévoué au bien public. Je ne vois pas pourquoi le *Toronto Globe,* qui aura à se prononcer pour ou contre cette convention, ne chargerait pas son avocat d'examiner ce marché, et même si cela peut lui être utile, de le comparer à celui de 1897, afin de savoir si, selon lui, les intérêts de la couronne sont sauvegardés dans cette convention qu'on nous demande de ratifier. Pendant que l'honorable député de Calgary-Est, (M. Irvine), je crois, parlait, le ministre du Commerce a dit qu'il retirerait sa résolution si ce que l'honorable député déclarait était exact. Cet honorable collègue prétendait que cette convention équivalait à prendre l'argent dans une des poches du contribuable pour le mettre dans l'autre, faisant ainsi croire au peuple que nous faisions des progrès.

M. CHURCH: Emprunter à Pierre pour payer Paul.

M. RYCKMAN: C'est pis que cela. Je dirais plutôt qu'on prend l'argent des poches du peuple de ce pays pour le mettre dans celles de Petersen, sans profit pour le pays. J'appliquerais à cette résolution les termes dont le premier ministre s'est servi en parlant de l'amendement. Et quand je l'entends qualifier d'incorrecte et d'absurde l'interprétation que mon très honorable ami (M. Meighen) donne du contrat, je crois que nous devrions plutôt avoir l'opinion d'une personne désintéressée et qui dira exactement ce que cette convention signifie, au lieu d'accepter celle de quelqu'un du Gouvernement ou ayant quelque rapport avec l'un ou l'autre des partis en cette Chambre. Je me contenterai de ce qui résulterait d'une telle opinion. La résolution dit que pour donner au Gouvernement du Canada. La réglementation de certains tarifs "il y a lieu", et ainsi de suite. Je suis d'opinion qu'il est évident pour les honorables députés, et pour tous ceux qui veulent exercer leur jugement avec justice, que l'objet en vue en subventionnant ces navires n'assurera pas a aucun gouvernemnet la réglementation des prix sur l'Atlantique. Puisqu'il en est ainsi, je demanderai à mes honorables collègues, après avoir examiné avec soin cette convention et l'avoir comparée à celle de 1897, de la rejeter vu qu'elle confère au concessionnaire tant d'avantages en sus de ceux que comportait le marché qu'il n'a pas exécuté auparavant.

M. GARLAND (Bow-River): Qu'on me permette dès le début de bien définir ma posi-

tion quant à la coalition dont on parle. Dès la première fois que j'ai pu me renseigner sur les tarifs maritimes je n'ai eu aucun doute sur l'existence d'une coalition; et parce qu'il m'arrive d'appartenir à une classe habituée à se faire exploiter de tous côtés, j'en vins à la conclusion que cette coalition était néfaste. Et c'est encore ma conviction. Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, des affaires en générales, que la réglementation des prix appartienne à des particuliers, comme je ne crois pas non plus que le crédit public soit mis à la disposition de particuliers. Je n'ai pas, non plus entendu un député en cette Chambre prétendre qu'il n'existait pas de coalition. De certaines expressions échappées dans la chaleur du débat, d'aucuns ont pu conclure au contraire, mais je n'ai entendu personne contester ce fait. Celui qui le contesterait aurait difficilement donné à cette matière l'étude que la résolution actuellement devant la Chambre lui aurait inspirée.

Je sais qu'il existe une coalition sur l'Atlantique-Nord depuis quelque cinquante ans, c'est-à-dire depuis le jour où la vapeur a pris la place de la voile. Dès cette époque les prix ont commencé à monter et depuis il n'ont fait que continuer cette ascension. De nombreuses enquêtes, des enquêtes collectives, ont eu lieu, mais en les repassant toutes je ne suis pas arrivé, à en trouver une seule qui ait eu un résultat satisfaisant.

Je ne crois pas que ce pays ait jamais participé à une conférence avec la Grande-Bretagne ou aucun autre pays touchant ces questions et pris une décision arrêtée sur le meilleur moyen de réglementer les frets. Je crois qu'il faudrait faire quelque chose en ce sens, nous devrions au moins essayer. J'en viendrai à cet aspect de la question, un peu plus tard.

Les investigations auxquelles on s'est récemment livré à nouveau ont simplement projeté de la lumière sur un sujet qui s'était obscurci à cause de l'indifférence du public. Les conditions économiques commençant à devenir onéreuses et accablantes pour le peuple, nous nous mîmes à rechercher les diverses causes du mal, et ainsi dans le comité sur la situation agricole qui siégea en 1923 et dont mon honorable ami de Brome (M. McMaster) fut un président si distingué et décoratif, il se projeta une vive lumière sur l'existence de cette coalition de l'Atlantique-Nord. Il avait aussi été question de la chose, soit en 1920 soit en 1921, alors que devant un comité spécial de cette Chambre s'enquérant des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande du Gouvernement canadien, on interrogea M. Teakle. Comme la députation le sait, M. Teakle a été l'administrateur général de la Marine marchande, et en réponse à une question posée par l'honorable député de Marquette (M. Crerar) il avoua qu'il s'était tenu à Montréal une conférence relative aux frets et à laquelle participèrent des représentants de la Marine marchande de l'Etat. Nous n'en entendîmes plus parler jusqu'en 1923. Remontant plus loin en arrière, je constate que le Board of Trade de la Grande-Bretagne s'était enquis de la question en 1910 et avait fait un rapport, dont la partie capitale a été évoquée par des honorables députés à ma droite et par le ministre des Chemins de fer, et consignée aux Débats. La conclusion de ce rapport, c'était qu'il existait une coalition et qu'il était à propos de mener une enquête de concert avec le Canada. En 1913, on envoya en Grande-Bretagne l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton), alors président de la commission des chemins de fer, et vu les conclusions auxquelles en était venu le Board of Trade, il proclama l'opportunité d'une enquête conjointe. Et il s'efforça d'en obtenir la réalisation. On découvrit toutefois l'existence d'un corps appelé Commission royale des dominions qui s'enquérait de la situation dans les parages de la Nouvelle-Zélande, et dont on attendait la venue prochainement au Canada. M. Drayton eut une entrevue avec le président de cette commission qui se trouvait en Angleterre, et il déclara que si la Commission entendait s'enquérir de la conférence de l'Atlantique-Nord, la question ne pouvait être en de meilleures mains. Observez que même à cette époque on reconnaissait l'existence de prix excessifs et en même temps la diminution du volume des importations de Grande-Bretagne au Canada. L'enquête recommandée ne devait pas se borner au fret mais devait inclure aussi toute la question des prix des passagers, mais l'honorable député de York-Ouest n'a pas réussi à faire tenir cette enquête, pour la raison que j'ai indiquée. Il s'enquit de la question de son propre chef, jusqu'à un certain point, et, à son retour, fit un rapport très étendu à la commission des chemins de fer. L'autre mesure qu'il a prise, je n'en ai eu connaissance que par d'autres gens. Permettez-moi de signaler à la Chambre que je n'ai jamais été un ami du parti tory et espère n'être jamais son ami politique. Je n'ai pas, la moindre intention, je vous assure, de m'allier à un parti ayant la réputation et les caractéristiques de ce parti. Mais en toute équité, permettez-moi de dire que sir Henry Drayton est revenu avec un rapport bien meilleur et plus étendu et a bien plus fait en Angleterre à cette époque,

pour réprimer les abus de la coalition, que ne l'a fait le récent délégué de ce Gouvernement quand il y est allé. A cette époque, deux maux provenaient de la coalition, deux conséquences du système. L'un était le "navire de combat", et l'autre, la clause du rabais différé dite "clause de remboursement". J'ignore si c'est dû entièrement ou non à l'intervention de sir Henry Drayton et je n'ai pu m'en assurer. Je sais que les Etats-Unis s'enquéraient alors d'un état de choses semblable, mais il me suffit de savoir que dans le cours de l'année où sir Henry Drayton fit son rapport, ces deux grands maux disparurent en ce qui concernait la conférence de l'Atlantique-Nord. Quel était ce "navire de combat"? C'était une espèce de corsaire, construit spécialement en vue du service qu'il était appelé à rendre, celui de faire concurrence à n'importe quelle ligne sur les routes commerciales où naviguaient des navires non affiliées à la conférence, de sorte que ces derniers furent réduits à la banqueroute ou forcés d'adhérer à la conférence. C'était un mode de concurrence très déloyal. Il a disparu. Du moins, le président du comité sur la situation agricole n'en a-t-il trouvé aucune trace en 1923. La "clause de remboursement" était simplement un accord avec le capitaine, en vertu de quoi celui-ci s'il remettait toutes ses affaires à une coalition maritime—peu importait la ligne pourvu que le navire fût dans une coalition—recevait 10 p. 100 de rabais sur les frais. On regardait cette pratique comme un mode de concurrence très déloyal et injuste et restreignant le commerce. On a éliminé ces deux maux pour ce qui est de l'Atlantique-Nord.

Le rapport que nous avons sous les yeûx et sur lequel se fondera l'opinion publique pour favoriser l'octroi de la subvention n'a qu'une valeur médiocre. Tout ce qu'il contient d'important a déjà fait l'objet des recherches du comité relatif à la situation agricole et d'autres enquêtes antérieures. Je serais curieux de savoir pourquoi le Gouvernement s'est servi de M. Preston. Je ne le connais pas. Je ne sais rien de sa réputation, ni de sa carrière politique; mais ayant étudié la question dans un esprit impartial et désintéressé, je ne comprends pas comment on a pu choisir M. Preston. L'administration manquait-elle d'hommes qualifiés pour cette mission? N'y avait-il pas au ministère du Commerce, à celui des Douanes, dans le ministère de la Marine et autres services possédant les connaissances techniques nécessaires et qui émargeaient déjà au budget. Personne a droite ne nous a encore expliqué pourquoi il a fallu s'adresser à l'extérieur et passer à la barbe du personnel au lieu de donner à quelqu'un l'occasion de faire valoir ses capacités. En outre le Gouvernement eut agi plus en conformité de ses prétentions à l'économie qu'il affiche à tout propos.

Je ne gaspillerai pas beaucoup de mon temps à discuter le rapport du commissaire, pour la raison que le Gouvernement a déclaré à plusieurs reprises que ce rapport n'a pas servi de base à sa politique actuelle, mais que c'est plutôt le rapport du président du comité d'enquête sur la situation agricole. Je me contenterai donc d'examiner la convention elle-même. J'avoue que je ne saurais le faire avec tout l'autorité que certains de nos collègues du barreau y ont apportée; mais je la jugerai du point de vue d'un simple homme d'affaires.

On va employer dix petits navires pour régulariser les tarifs. Que nos collègues pensent à l'énormité des exportations du Canada et qu'ils mettent à côté la capacité des dix navires en question et se demandent qu'elle sera leur influence sur notre commerce d'exportation. Cette influence ne pourra être que minime. Quelle sera la portée de ces dix navires pour une seule denrée? Elle sera sans doute importante. Mais le Gouvernement pourra réduire les droits tant qu'il voudra, mais il ne pourra les obliger à baisser les prix que s'il peut organiser la concurrence. Il est futile d'affirmer que cette convention va permettre au Gouvernement de se rendre maître des tarifs. Le Gouvernement ne pourra influencer les tarifs que s'il a à sa disposition assez de tonnage pour expédier des quantités de certaines denrées suffisantes pour faire baisser les frets sur ces denrées mêmes. J'espère que l'on me comprend bien, car je tiens à être impartial. Je demande qu'on me rectifie si je me trompe.

M. PUTNAM: L'orateur ne concède-t-il pas qu'il est possible que les dix navires subventionnés auront quelque influence pour l'abaissement des tarifs.

M. GARLAND (Bow-River): Possible? Mon imagination pourrait monter jusque là, mais avec un grand effort.

M. PUTNAM: Notre collègue est plus généreux que j'avais espéré.

M. GARLAND (Bow-River): Merci. Cette interruption me fait souvenir d'un autre point. La subvention sera payable pendant dix ans au taux de $1,350,000 par année. Supposons qu'on augmente de deux unités le nombre des navires subsidiés et que la subvention se trouve portée à deux millions annuellement; au bout de dix ans on aura versé 20 millions, après quoi on décide de cesser les paiements.

Le Canada aura déboursé 20 millions de dollars et le cartel, plus fort que jamais, lèvera de Nouveau la tête. Il est parfaitement ridicule de penser qu'on va abattre la coalition. Les coalitions ne se détruisent point. On peut les fusionner; on ne les écrase pas. Les trusts sont un produit naturel du régime moderne de la concurrence commerciale, et ce n'est pas avec des subsides qu'on fait disparaître un produit naturel.

La situation est celle-ci: nous sommes en présence d'un cartel. A quel point sera-t-il maître de fixer les tarifs de transport, je ne puis le dire. A cet égard, je citerai M. Preston lui-même.

La coalition des lignes de navigation de l'Atlantique septentrional n'est qu'une section de la conférence qui cherche à s'adjoindre toutes les entreprises de transport du monde entier. Le but est toujours le même. Il n'est pas déraisonnable de croire que ce but est celui d'accaparer tout le transit maritime de l'univers, pour fixer les prix de transport des passagers et des marchandises au seul bénéfice des armateurs qui disposent des flottes nombreuses desservant les routes maritimes.

Et avec dix navires d'un tonnage moyen on va tenter de démolir une coalition alliée à de si puissants intérêts qui l'appuient de toutes parts. Pour moi, le plan est impraticable. Je désire fortement la création d'un système pour la réglementation des tarifs de transport maritime. Il n'y a personne ici, à mon avis, qui ne soit animé de ce désir. Je voudrais bien qu'il fût possible d'établir dès demain une réglementation efficace. Or, si je prévoyais que cette subvention fût de nature à nous assurer le contrôle des frets maritimes dans l'intérêt de tout le Canada, je vaincrais la répugnance naturelle que j'éprouve à l'égard de toutes subventions et j'appuierais le projet du Gouvernement.

M. ARCHAMBAULT: Quel plan l'honorable député préconise-t-il afin de réglementer les tarifs maritimes?

M. GARLAND (Bow-River): Que mon honorable ami veuille bien prendre patience et je discuterai ce point tout à l'heure. Il est ridicule de parler de démolir une coalition de cette envergure par la concurrence de dix petits navires, des navires très ordinaires certes, qui toucheront une subvention de l'Etat. Tout à l'heure, j'ai posé la question: Qui bénéficiera de cette tentative? Bon an mal an, le Canada exporte outre-mer, surtout par la route de l'océan Atlantique, d'énormes quantités de grain et un fort contingent de bétail eu égard au chiffre de notre population agricole. Je traiterai la question au point de vue régional pour un instant, étant donné que mes honorables amis de la droite se sont tournés vers les membres du groupe progressiste et ont sollicité notre appui en affirmant

[M. Garland (Bow-River).]

que ce plan aiderait au développement de l'industrie agricole, à l'industrie de l'élevage et à la production du blé. D'autre part, mes honorables amis de l'opposition officielle ont tenté d'établir qu'il n'en serait rien. Pour ce qui est de cette coalition maritime, le blé n'est nullement en cause. Le transport du grain est sujet à la concurrence si bien que les fluctuations qu'offrent les prix de transport sont frappantes. Si nous examinons les tarifs de la dernière année, nous constatons un écart partant de zéro et allant jusqu'à 34 cents ou 35 cents par boisseau. La limite fut atteinte à 35 cents, je crois. Le premier ministre affirme qu'il va assurer à l'Etat le contrôle de tous les prix de transport maritime Or, je désire savoir s'il a l'intention de contrôler les tarifs de transport du blé? Dans l'affirmative, je tiens à proclamer ici mon opposition inaltérable à ce projet, à moins de fixer un tarif maximum sujet à des fluctuations vers la baisse. Dans quelle situation serions-nous? Nous serions passablement dans la même situation que nous soupçonnons en ce qui regarde la commission des Chemins de fer, à l'heure actuelle. Nous croyons que les tarifs pour le transport du grain devraient être plus bas; mais ils restent tels quels parce qu'on ne peut relever les prix du transport d'autres articles. Or, si la réglementation des frets maritimes par l'Etat doit comporter aussi le contrôle sur les prix exigés pour le transport du blé; bref, si le Gouvernement a l'intention d'éliminer la concurrence et d'uniformiser les tarifs sur le blé, je considère que c'est un projet sinistre. J'appellerai l'attention du Gouvernement sur les observations de M. Preston à ce sujet, page 22 de son rapport:

On peut se faire une idée de la variation des prix du transport du blé entre Montréal et Liverpool en consultant le tableau suivant qui a été compilé d'après les rapports publiés par le bureau fédéral de la statistique.

Et prenez bien note du passage suivant:

L'écart de 5 cents à 35 cents par boisseau qu'accusent les prix de transport du blé offre un problème que nous trouverions profit à étudier, relativement à la possibilité d'obtenir des tarifs maritimes plus stables.

Le rapport dans son ensemble a été préparé en vue de détruire la stabilité des frets maritimes de la coalition et de créer de la concurrence. Cependant, M. Preston laisse entendre dans cette partie de son rapport que le blé seul devrait être assujetti à des tarifs de transport stables. Tout cela ne me dit rien qui vaille. Si le Gouvernement se propose de fixer lui-même les frets sur le blé et de relever la moyenne des tarifs, si peu que ce soit, pour le transport du blé à Liverpool ou

ailleurs, afin de pouvoir transporter d'autres articles à meilleur compte, je n'en suis pas du tout.

Examinons pour un instant le problème relatif au transport du bétail outre-mer. La compagnie du Pacifique-Canadien fut invitée a transporter le bétail, mais elle a refusé de le faire sous prétexte que ce trafic n'est pas rémunérateur. On nous dit cependant que ce trafic devrait être profitable avec des tarifs maritimes si élevés. C'est fort possible. Cependant, je n'ai pas encore appris, pas plus que le comité d'enquête sur la situation agricole du reste,—et j'espère que mon honorable ami de Brome (M. McMaster) me reprendra si je fais erreur,—que les frets exigés par les compagnies transatlantiques pour le transport du bétail sont excessifs. Que les tarifs soient trop élevés au point de vue de l'industrie de l'élevage, j'en conviens, mais il n'a pas encore été établi que les lignes transatlantiques exigent des prix excessifs pour le transport du bétail. Si quelqu'un désire contredire cette assertion, je suis à sa disposition. Sinon, je continuerai le fil de mes remarques. La compagnie du Pacifique-Canadien refuse de s'occuper de ce trafic. Il faut donc en conclure qu'elle n'y trouve pas son bénéfice. J'ouvre maintenant le rapport du comité permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande de l'année dernière et je prierai mes honorables amis de relire aux pages 8 et 9 la déposition de sir Henry Thornton:

Par M. Jelliff: Q. Cela ne vous occasionne pas de frais supplémentaires?

Ce passage a trait à l'aménagement de navires pour le transport du bétail.

R. Non. Maintenant, pour continuer la liste de ces divers déboursés: En deux mots, la situation se résume à ceci: Le prix de revient du transport est de $17.48 par tête de bétail, et la recette est de $20 par tête, au tarif actuel, il reste donc à la compagnie un bénéfice de $2.52 par tête.

C'est le témoignage de sir Henry Thornton, l'an dernier.

Par sir Henry Drayton: Q. Cela comprend-il tous les articles que vous avez mentionnés?—R. Oui.

Q. Et cela inclut-il aussi une juste proportion du combustible et autres frais du voyage?—R. Non, c'est le coût brut du transport des bestiaux. Nous n'avons rien demandé pour l'exploitation des navires dans le transport de ces bestiaux. Peut-être le devrions-nous.

Q. Cela se rémue à dire que l'écart entre $17.48 et $20 s'appliquera au coût général de l'exploitation du vaisseau?—R. Exactement.

Q. Et vous constaterez après s'il y a eu perte ou profit?

Je prie mes collègues de remarquer la réponse de sir Henry Thornton:

R. Il n'est pas besoin d'un grand effort d'imagination pour voir ce qui arrive, surtout si vous ajoutez l'intérêt sur le coût du bateau. Bien que je ne veuille pas que l'on interprète mes paroles comme une tentative de propagande pour l'augmentation des recettes provenant du transport des bêtes à cornes, j'ajouterai que d'une façon générale, le tarif de 20 dollars par tête sur les bestiaux transportés en Angleterre n'est pas considéré élevé dans le monde maritime.

Avec des témoignages comme ceux-là devant nous, comment ne pas nous étonner de l'audace des honorables députés qui nous prient, nous supplient presque d'approuver cette subvention parce qu'elle abaissera, disent-ils, le tarif sur les bêtes à cornes de 10 dollars par tête. A mes yeux, cette suggestion est absurde bien que rien ne soit plus de nature à me réjouir que cette réduction. Et pourquoi n'est-ce pas là; selon moi, une solution possible des difficultés de notre industrie de l'élevage? Tout d'abord, nous avons exporté, l'an dernier, environ soixante-trois mille bestiaux. Il n'y aurait que dix navires pour faire ces chargements, bien que la capacité moyenne de chaque vaisseau ne soit que de cinq cents bêtes environ.

M. HOEY: Quatre cent vingt.

M. GARLAND (Bow-River): Disons cinq cents. Les dix navires seront obligés de transporter la plus grande partie de ces animaux dans l'espace de trois mois parce que nos bestiaux sont prêts pour l'exportation en août, septembre et octobre. Juillet, août et septembre sont les meilleurs mois. Si nous faisons nos expéditions à cette époque, à quel obstacle nous butons-nous? Nous nous trouvons dans la période où le bœuf de pâturage d'Irlande et d'Ecosse est conduit sur le marché anglais; nous arrivons sur ce marché au pire temps de l'année alors que le prix est à la baisse. Voilà une raison pour laquelle le transport des bêtes à cornes dans le Royaume-Uni n'est pas une solution pratique des difficultés de l'industrie de l'élevage dans l'Ouest.

De plus, je ne crois pas que M. Petersen puisse s'acquitter du service de transport de nos bestiaux. Il aurait à faire des chargements de soixante-trois mille bestiaux en trois mois. Pourquoi fais-je cette remarque? C'est parce que, monsieur l'Orateur, si ce service se fait à perte—et c'est ce qui arrivera s'il faut en croire sir Henry Thornton—il aura tout le trafic sur les bras, car personne autre ne s'en chargera. Cela est évident. Si donc il est obligé de s'imposer cette tâche en entier, alors le Gouvernement devra assumer une autre responsabilité, celle d'organiser avec méthode le voiturage des bêtes à cornes de façon à ce qu'elles arrivent aux bateaux en temps voulu pour être expédiées en bon état. Voilà un problème difficile.

M. HOEY: Il pourrait y avoir plus de vaisseaux.

M. GARLAND (Bow-River): Oui, mais la subvention augmenterait en conséquence dans

des proportions illimitées. Je le répète, il est absurde de la part du Gouvernement ou de qui que ce soit de prétendre réduire les tarifs sur les bestiaux de 10 dollars par tête, si ce n'est au détriment des contribuables canadiens.

M. CARROLL: On dit que le commerce des bestiaux ne peut résister à un tarif de 20 dollars par tête pour le transport des bestiaux d'ici en Angleterre; c'est-à-dire qu'il n'est pas rémunérateur. Si ce tarif n'est pas abaissé de quelque manière, notre commerce de bestiaux avec l'Angleterre sera ruiné, si je comprends bien mon collègue.

M. GARLAND (Bow-River): Non, pas tout à fait. Vous voyez, nous sommes dans une situation particulière en ce qui concerne ce commerce. Nous avons élevé beaucoup de jeunes animaux pendant la guerre; M. Fordney est arrivé dans la suite avec son tarif modéré, augmenté subséquemment, et notre principal marché aux Etats-Unis s'est trouvé éliminé. C'est vers ce pays que le Gouvernement devrait tourner ses regards, c'est là qu'est notre véritable marché. Si une partie de cette subvention était consacrée à une propagande dans la république américaine—je ne connais pas les théories de l'étiquette diplomatique en ce qui concerne le Gouvernement—cela nous aiderait peut-être à obtenir de nouveau ce marché, ce qui serait une réelle solution. Si le Gouvernement désire continuer l'exportation du bœuf en Angleterre je suggérerais un autre moyen qui serait celui d'expédier à profit, je crois, le bœuf réfrigéré en Angleterre, mais je ne pense que nous puissions l'exporter avantageusement sur pied. Je soumets cela dans un bon esprit au premier ministre. Il s'est montré fort enthousiaste l'autre jour sur la possibilité d'abaisser les frets sur les bêtes à cornes.

M. MARTELL: L'honorable député serait-il satisfait si le Gouvernement se contenait d'une campagne de publicité dans le but de nous faire rouvrir le marché des Etats-Unis?

M. GARLAND (Bow-River): Non, je voudrais également que nous essayions de nous y implanter.

M. MARTELL: Mais comme nos voisins ont le monopole de leur propre marché, comment le gouvernement canadien peut-il y arriver?

M. GARLAND (Bow-River): L'honorable député veut-il dire parce que les Etats-Unis sont maîtres de leur régime fiscal?

M. MARTELL: Oui.

M. GARLAND (Bow-River): J'en conviens parfaitement; toutefois je prétends que le Gouvernement ne peut pas, sous prétexte d'une fierté offensée, renoncer à l'idée d'obtenir une mesure de réciprocité commerciale. Voilà selon moi un des devoirs les plus impérieux qui incombent au ministère; c'est là qu'on trouvera la solution de bon nombre de nos problèmes, surtout de ceux qui touchent au commerce du bétail.

J'ai formulé au sujet de cette industrie une proposition qui n'est sûrement pas vide de toute promesse. Autre question, maintenant: Pourquoi le Gouvernement a-t-il préféré la compagnie Petersen pour cette subvention? Voilà ce que je me demande depuis le début, et sans y trouver de réponse. Je n'ai rien entendu des lèvres des honorables représentants de l'autre côté qui pût légitimer ce choix, sauf peut-être l'argument,—décidément très faible,—avancé par le premier ministre: que ce monsieur avec ses quatre petits navires avait certaines relations dans le monde du commerce et certains aménagements de port. Voilà la seule raison,—très bien exprimée, j'en conviens,—que j'aie entendu avancer pour justifier la préférence accordée à sir William Petersen; elle est loin de me convaincre. Nous avons le réseau des chemins de fer Nationaux et nous en sommes fiers; nous avons aussi la Marine marchande canadienne qui fait partie dudit réseau. Cette marine marchande nous a coûté 70 millions de dollars; elle possède 57 navires. Nous avons aussi un autre réseau qui se considère comme quasi public,—je voudrais le voir tout à fait public,—et qui possède une magnifique ligne de haute navigation et de cabotage qui compte 60 navires ayant un cubage de 417,000 tonnes et évalués à 66 millions de dollars. Bref nous avons placé 136 millions de dollars, presque tous des capitaux canadiens, dans nos propres navires, la ligne du Pacifique-Canadien et la Marine marchande de l'Etat canadien. Pourquoi n'emploie-t-on pas ces navires? Le Gouvernement a-t-il fait des ouvertures à la compagnie du Pacifique-Canadien? J'ai posé cette question au premier ministre l'autre et il m'a répondu qu'il avait parlé au président de cette compagnie trois jours auparavant seulement. Et qu'on me laisse avancer cela comme réponse à sa première question, à son premier grand argument: Si la convention est sans valeur, si nous n'allons pas réellement réglementer les frets pourquoi les compagnies de navigation crient-elles si fort, pourquoi toute cette propagande? La réponse vient des lèvres mêmes du premier ministre. En conséquence de ces protestations, il s'aboucha avec le président du Pacifique-Canadien voilà trois jours et lui fit une proposition semblable. A coup sûr si ces gens croient qu'ils peuvent avoir une part des beaux bénéfices ils vont hurler tant qu'ils

ne l'auront pas obtenue. Il ne faut pas une intelligence dépareillée pour comprendre cela; la chose saute aux yeux. Si vous voulez une autre raison, mettez une souricière sur la queue d'un éléphant pour voir s'il va hurler. Voilà à peu près la situation,—on a mis une souricière sur la queue d'un éléphant. Je ne veux pas être injuste; j'exprime simplement ma sincère conviction. J'ai attendu que le Gouvernement me persuade du contraire, mais les honorables représentants ministériels n'ont pas avancé un seul argument de valeur. Sans doute un honorable député de l'autre côté nous a affirmé que la Marine marchande canadienne ne vaut rien: les navires sont trop petits, ils sont trop grands, ils ne donnent pas un bon service, et ainsi de suite. Un autre honorable député des mêmes bancs nous dit que le service que rend la marine marchande est trop précieux, qu'on ne peut enlever ces navires de leurs routes actuelles, on susciterait ainsi un trop vif mécontentement; nous avons établi des routes de commerce et il faut les conserver. J'ai fait l'autre jour l'intéressante lecture d'un état publié par l'association dite "British Columbia Lumber and Shingle Manufacturers, Limited. Cette association se trouve, il est vrai, sur le littoral du Pacifique mais j'ose croire qu'on pourrait décerner aux navires de la Marine marchande canadienne sur l'Atlantique les mêmes éloges que ces messieurs adressent à nos bâtiments qui naviguent les eaux du Pacifique. Les membres de l'association sont quelque trente-huit compagnies, des compagnies très importantes de la Colombie-Anglaise. J'en ferai inscrire la liste sur le compte rendu, si on me le permet, car je crois opportun de l'y faire figurer. La voici:

Membres de la British Columbia Lumber and Shingle Manufacturers, Limited

Abbotsford Lumber Co., Ltd.
Brunetts Sawmills, Ltd.
B. C. Mills Timber & Trading Co., Ltd.
Canadian Robert Dollar Co., Ltd.
Cedar Cove Sash and Door Co., Ltd.
Eburne Sawmills Ltd.
Hanbury J. & Co., Ltd.
Maple Ridge Lumber Co., Ltd.
Premier Lumber Co., Ltd.
Rat Portage Lumber Co., Ltd.
Thurston-Flavelle Lumber Co., Ltd.
Commercial Lumber Co., Ltd.
Bainbridge Lumber Co., Ltd.
Genoa Bay Lumber Co., Ltd.
Moore-Whittington Lumber Co.
Sidney Mills Ltd.
Ellis H. M. Limited.
Shawnigan Lake Lumber Co., Ltd.
Victoria Lumber Co., Ltd.
Alberta Lumber Co., Ltd.
B. C. Fir & Cedar Lumber Co.
Campbell River Lumber Co.
Canadian Western Lumber Co.
Dominion Creosoting Co., Ltd.
Hammond Cedar Co., Ltd.
King Farris Lumber Co., Ltd.
MacMillan H. R. Export Co., Ltd.
Robertson & Hackett Ltd.
Bucklin Lumber Co., Ltd.
Timberland Lumber Co., Ltd.
Vancouver Lumber Co., Ltd.
Cameron Lumber Co., Ltd.
Lake Lumber Co., Ltd.
Lemon-Gonnason Lumber Co.
Straits Lumber Co.
Victoria Lumber & Manftg. Co.
New Ladysmith Lumber Co., Ltd.
Colpman Lumber Co., Ltd.

Il s'agit d'une lettre adressée à monsieur le Sénateur Taylor, l'an dernier, alors qu'il y avait une certaine agitation au sujet de l'administration de la marine marchande de l'Etat là-bas. Elle est ainsi conçue:

D'abord, nous tenons à déclarer catégoriquement que l'industrie forestière, qui est l'industrie primordiale et la plus importante de cette province, a grandement bénéficié du concours que lui a donné la Marine marchande de l'Etat, et l'on pourrait citer beaucoup de cas où des commandes ont été reçues par l'entremise de ce service. Certaines d'entre elles arrivèrent à un moment où elles étaient absolument nécessaires à l'industrie forestière de la Colombie-Anglase, et, partant, à la classe ouvrière de cette province.

Avant la création de la Marine de commerce de l'Etat, on exportait bien peu de bois de construction en Chine, aux Indes et en Egypte, mais depuis que l'Etat a mis ses navires sur ces lignes, on a trouvé là-bas un débouché pour une qualité de bois qu'il était autrefois très difficile de vendre.

Ainsi de suite; toute la lettre est un ardent éloge pour la marine marchande et ceux qui la dirigeaient à l'époque. La lettre est signée par R. H. H. Alexander, secrétaire-trésorier de la "British Columbia Lumber et Shingle Manufacturers, Limited", Metropolitan Building, Vancouver. Je ne doute pas qu'on ne puisse en citer beaucoup d'autres semblables. Mais je demanderai ceci au Gouvernement: Puisque, d'après lui, dix navires d'aussi petit tonnage et d'aussi médiocre qualité que ceux qu'on propose, vont pouvoir briser la coalition, n'aurait-on pas un résultat infiniment meilleur avec cent dix-sept navires? Les navires de la Marine marchande de l'Etat et de la Compagnie du Pacifique-Canadien sont des navires canadiens. Non pas que je sois un grand ami du Pacifique-Canadien; le fait est que j'ai toujours été enchanté de le critiquer quant l'occasion s'en présentait. Mais, après tout, nous sommes en mesure de faire ce que nous voulons avec ces services maritimes, lorsqu'il y a motif d'agir. Au lieu de les attaquer et d'adopter à leur égard un ton impérieux comme nous le faisons, le Gouvernement aurait été, je crois, mieux avisé de s'aboucher avec la direction de la Compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien avant de conclure un arrangement avec sir William Petersen, et d'essayer de s'entendre avec elle pour permettre au Canada d'aider à briser la coalition, si toutefois ou peut la briser. Cela aurait mieux valu que de s'entendre avec une

personne du dehors pour faire construire des navires dans un autre pays avec l'argent du Canada, navires que nous allons subventionner. Tout cela pour en aider d'autres et pas nous. La proposition est loin de me plaire. Elle est si confuse, si incompréhensible que, franchement, elle me fait l'effet de l'hallucination de quelque esprit imaginatif en mal de poésie. L'auteur avait peut-être lu l'histoire de David et de Goliath et il s'est figuré qu'en l'an 1925, on pouvait briser une coalition commerciale avec le plus insignifiant des stratagèmes.

M. PUTNAM: Il avait peut-être entendu parler du monopole maritime de Noé!

M. GARLAND (Bow-River): Oui, et j'ai lu aussi l'histoire de Samson et des Philistins.

M. MARTELL: Mon honorable collègue me permettra de l'interrompre. La compagnie du Pacifique-Canadien a été établie en vertu d'une loi fédérale qui l'autorise à faire certaines choses, à certaines conditions. Pourquoi interviendrait-on, à moins qu'elle n'enfreignent nos lois pénales? Ayant été régulièrement constituée suivant les conditions existant à l'époque; n'a-t-elle pas le droit de diriger ses propres affaires?

M. GARLAND (Bow-River): Je n'ai pas prétendu le contraire, monsieur l'Orateur; du moins pas encore, car il est possible que je le fasse avant d'avoir fini. Jusqu'à présent, je me suis contenté de dire que le Gouvernement avant de s'aboucher avec sir William Petersen, aurait pu s'adresser à la compagnie du Pacifique-Canadien et essayer de s'entendre avec cette compagnie qui, après tout, est en grande partie notre propriété. Nos honorables collègues ont souvent parlé d'elle en termes élogieux, disant que c'était une des plus grandes richesses du Canada, une organisation merveilleuse dont nous devions être fiers.

M. MARTELL: L'honorable député voudrait-il confisquer les biens d'un particulier ou d'une société qui aurait obtenu certains droits du Parlement fédéral ou d'une législature provinciale? Si le Gouvernement du Canada veut accorder certains droits, ne peut-il pas s'adresser à qui bon lui semble? S'il ne veut s'adresser aux mêmes personnes que mon honorable ami a en vue, existe-t-il alors une raison pour laquelle ces gens devraient être obligés, par une loi de la législature ou du Parlement, d'être partis à une telle entente? En d'autres termes, l'honorable député accepte-t-il le principe de menacer les gens qui détiennent des chartes du Gouvernement canadien?

M. GARLAND (Bow-River): Je vais demander à mon honorable ami de bien vouloir me laisser analyser les nombreuses questions qu'il a posées et d'y répondre demain. Je ne saurais y répondre ce soir et les aborder toutes. Au début de son discours le premier ministre nous a dit en parlant de la résolution présentée à la Chambre:

> La résolution est la première mesure que doit prendre le Gouvernement avant de déposer un bill accordant au Gouvernement la réglementation des tarifs de transport océaniques. La résolution a trait à la réglementation des prix de transport maritime: c'est le principe sur lequel elle repose, et en votant sur la résolution, les honorables députés se prononcent sur l'importante question de savoir si, à leur avis, le Gouvernement devrait entreprendre de réglementer les frets maritimes. Quant à savoir si le moyen auquel le Gouvernement recourt pour effectuer cette réglementation sera efficace ou non, c'est une question discutable.

Je le crois aussi et je partage l'avis du premier ministre. Il n'y a pas l'ombre d'un doute sur ce point, mais s'il admet le débat, la discussion, les modifications et, peut-être l'élimination complète de la résolution, pourquoi nous demande-t-on de voter? Le premier ministre prétend que nous nous prononçons seulement sur la question de contrôle. Si je pouvais me convaincre que c'est le seul motif de notre vote, je serais prêt à appuyer le Gouvernement. Mais il existe un règlement qui gouverne la Chambre, et n'oubliez pas qu'à mon sens, certaines règles pourraient être modifiées. Il en est que je n'aime pas, elles nous retardent et elles sont restrictives au point de vue moderne des affaires. Il existe par exemple une règle à laquelle je vais faire allusion tout à l'heure et qui m'empêche d'exprimer ma véritable opinion sur cette question.

Comme je la comprends, la motion débattue est que l'Orateur quitte son fauteuil et que la Chambre se forme en comité général pour étudier une certaine résolution. L'amendement débattu est que l'Orateur conserve son siège, mais que la Chambre se forme, et ainsi de suite. Inutile de répéter cela. Avec toute l'amabilité que je puis avoir pour mes amis de la gauche je puis leur dire franchement qu'ils n'ont pas accompli grand'chose et je ne vois rien dans l'amendement que je puisse appuyer avec cette exception—et c'est mon avis personnel—que, d'après les preuves apportées, ce rapport de M. Preston et la ligne de conduite du Gouvernement sont malavisés, coûteux et futiles. Je suis d'accord jusque-là avec l'amendement.

Mais quand à la proposition qu'il fait de coopérer dans une enquête collective avec les autres parties de l'empire, tout ce que je puis dire c'est que je refuse de croire que nous manquions de l'intelligence voulue pour trou-

ver une solution avant qu'une conférence de ce genre puisse décider la question. Je devrai donc repousser l'amendement.

Quant à la motion elle-même, que dit-elle? Que l'Orateur quitte son fauteuil et que la Chambre se forme en comité général, pour débattre cette résolution et je vais demander aux honorable députés d'écouter le commencement de cette résolution:

La Chambre est d'avis qu'afin d'assurer au gouvernement du Canada la réglementation de certains tarifs maritimes il y a lieu de ratifier et de confirmer une convention conclue entre Sa Majesté et sir William Petersen.

Si la résolution se lisait simplement:

La Chambre est d'avis qu'afin d'assurer au gouvernement du Canada le contrôle de certains tarifs maritimes, il y a lieu que toute cette question soit soumise à un comité spécial permanent pour étude et conclusion...

... alors, nous pourrions l'appuyer. Mais elle va plus loin; elle stipule définitivement que le contrôle cherché par le Gouvernement dépend d'un contrat entre le Gouvernement et sir William Petersen. Or, le premier ministre, dont j'apprécie l'amabilité à ce sujet, nous dit que nous ne nous engageons pas nécessairement à la subvention en appuyant la résolution. Je ne puis cependant concevoir comment nous pourrions refuser de voter la subvention après avoir approuvé la résolution. Si un honorable député de la droite parle après moi, je le prierai de me fournir quelque éclaircissement sur ce point, parce que j'appuierais volontiers le Gouvernement s'il veut poursuivre son enquête dans le but d'atteindre une solution. Mais, dans la situation actuelle, je suis embarrassé. Disons que nous acceptons sa déclaration, qu'ils s'agit d'une motion pour que la Chambre se forme en comité général. Une fois formés en comité, où en sommes-nous? Nous sommes littéralement dans un piège, ceux d'entre nous du moins qui ne pensent pas la proposition pratique et ceux qui sont en principe opposés aux subventions. Nous sommes dans un piège dont le Gouvernement seul peut nous libérer. Et, quel est ce piège? Le piège consiste en ce que la 2e lecture d'une résolution consacre le principe énoncé dans cette résolution, c'est du moins ce que je comprends. Une fois adoptée, la 2e lecture d'une résolution à l'effet d'inscrire le principe dont s'inspire la résolution dans le projet de loi qu'on présentera plus tard et on se trouve à l'adopter. Il est vrai que je puis m'y opposer en comité, je puis voter contre, mais ce vote n'est pas enregistré; c'est simplement un vote compté. Le comité général n'est pas propice à l'opposition efficace.

Je ferai cette proposition au premier ministre, et dans le meilleur esprit possible, car je désire l'aider à voir le fond de cette question de contrôle. Le premier ministre ou le Gouvernement veut-il s'engager à procéder de la manière suivante? Si la Chambre se forme en comité général, le Gouvernement n'insistera pas sur la deuxième lecture de la résolution qui en consacrerait le principe, mais, après un débat régulier, il en proposera l'ajournement du débat. L'inscription suivante se trouverait alors au Feuilleton de la séance du lendemain: sous le n° 16 ou le n° 18, peu importe: "La Chambre se forme de nouveau en comité général pour continuer l'examen d'une certaine résolution." Le jour suivant, le ministre du Commerce pourrait proposer que cet article soit biffé de l'ordre du jour et que toute la question soit renvoyée à un comité spécial. Je fais cette proposition au Gouvernement afin de nous tirer tous deux, lui et nous, de l'impasse où nous nous trouvons. Je désire appuyer le Gouvernement mais je ne puis approuver le principe de cette subvention futile à dix petits navires

Si je pouvais proposer un sous-amendement, s'il m'était seulement permis de proposer un amendement après que la Chambre aura disposé de celui qui est actuellement devant elle, je le présenterais dans les termes équivalents à ceux-ci:

La Chambre décide qu'il y a lieu de nommer un comité spécial pour faire enquête sur le transport maritime et la coalition présumée, comme sous le nom de conférence de l'Atlantique-Nord;

Et il convient de permettre à tous les intéressés d'exposer leurs vues devant ledit comité sur le sujet de l'enquête, particulièrement sur le moyen d'assurer au Canada le contrôle efficace des tarifs maritimes;

Et ledit comité est autorisé à envoyer quérir personnes, pièces et dossiers, y compris les procès-verbaux, témoignages et rapports de comités antérieurs qu'il considérera utiles, à interroger les témoins assermentés et à faire rapport de temps à autre.

Voilà, monsieur l'Orateur, l'amendement que je proposerais si j'en avais le droit. Je n'ai pas ce droit, d'après le règlement. Je ne veux pas mettre le Gouvernement dans l'embarras, je désire l'aider, et je ne puis le proposer à l'occasion de la deuxième lecture des résolutions sans compliquer encore la situation. Si le Gouvernement désire sincèrement la solution de ce problème, je lui demande d'adopter ce moyen ou tout autre de nature à le tirer, et à nous tirer, de la situation où nous sommes, en renvoyant toute l'affaire à un comité. Je suis bien certain que plusieurs honorables députés de la droite, l'honorable député de Brome (M. McMaster), l'honorable député de Saint-Lambert et Saint-Georges (M. Marler), et bien d'autres seraient trop heureux si le Gouvernement consentait à cette solution. C'est dans le sincère désir de l'aider que je la lui propose.

Avant de terminer, je veux exprimer mon regret que le premier ministre n'ait pas lu tout le rapport du comité sur les conditions de l'agriculture. Je dirai aussi à mon honorable ami d'Oxford-Sud qu'il s'est trompé et qu'il a manqué de justice en disant que le comité avait fait rapport sans discuter.

M. SUTHERLAND: Mon honorable ami me permettra de lui couper la parole. Je suis convaincu qu'il n'a pas l'intention d'être injuste à mon endroit. Je crois avoir dit très clairement que je ne blâmais aucunement le comité. J'ai simplement fait remarquer que je n'avais pas entendu lire le rapport et que je n'étais pas présent lorsqu'il avait été adopté.

Quant à la question posée au premier ministre, je persiste à croire que le compte rendu de mes paroles est erroné. Si vous les comparez avec ce que j'ai dit au cours de mes remarques sur cette résolution, vous constaterez que j'ai bien fait comprendre que ce rapport du comité avait été approuvé à une séance de l'avant-midi plusieurs semaines après l'audition des témoignages, que je n'étais pas présent au comité, que je n'avais pas entendu lire le rapport et que je n'en ai rien connu que longtemps après la prorogation.

M. GARLAND (Bow-River): Je veux bien accepter l'explication de mon honorable ami, mais il n'en reste pas moins que la Chambre a été mise sous l'impression que le comité avait précipité l'adoption de son rapport, sans discussion. Il ne fait point de doute que c'est ce que la Chambre a pensé. En justice pour le président de ce comité, l'un des esprits les plus impartiaux de cette Chambre d'après moi, je citerai du rapport de ce comité, daté du 13 juin 1923,

Le président soumet à l'approbation du comité un projet de rapport à la Chambre sur les tarifs de transport maritime. Après discussion, le greffier reçoit instruction de faire dactylographier ce rapport pour en fournir un exemplaire à chacun des membres du comité.

Vendredi, 15 juin 1923, je trouve ceci:

Le cinquième rapport préliminaire—celui des frets maritimes—fut de nouveau l'objet de la discussion et laissé sur la table pour la prochaine réunion du comité.

Lundi, le 18 juin 1923, je trouve ceci:

Le président a donné lecture d'une nouvelle rédaction du rapport que l'on se propose de soumettre à la Chambre sur le "Transport océanique".

Un débat s'ensuivit.

Sur la proposition de M. Caldwell, appuyé par M. Munro, le rapport lu par le président fut adopté et le président fut chargé de le présenter à la Chambre à titre de cinquième rapport préliminaire du comité.

Je ne consigne pas ces citations au compte rendu dans un esprit de critique déraisonnable, ni dans le but de jeter du discrédit sur l'honorable représentant d'Oxford-Sud, mais simplement parce que moi et d'autres qui

[M. Garland (Bow-River).]

l'ont écouté avons conservé de ses remarques l'impression que le rapport n'avait pas été discuté. L'honorable député n'avait pas, je crois, l'intention de créer cette impression.

M. SUTHERLAND: J'ai voulu faire remarquer, pendant que le premier ministre parlait, que le rapport de ce comité n'avait pas été lu lorsqu'il fut soumis à la Chambre et, conséquemment, les honorables députés n'en avaient pas pris connaissance. Lorsque j'ai parlé sur cete motion, j'ai expliqué clairement que le président du comité avait fait tout ce qu'il était en mesure de faire pour réunir tous les témoignages possibles, et je demandai au premier ministre de lire le septième rapport, rapport final, qui indiquait que vu l'impossibilité d'étudier tous les témoignages rendus, il ne convenait pas de nommer le comité de nouveau.

M. GARLAND (Bow-River): Le premier ministre a cité ce rapport du comité sur la situation agricole et a cité de longs extraits du témoignage de M. Lubin et d'autres témoins. Mais il n'a pas tout cité; permettez-moi d'en citer d'autres qu'il aurait pu ajouter. A la page 20, on trouve ce qui suit:

"La question des transports océaniques constitue un problème mondial d'une très grande importance pour toutes les nations. A ce titre, le problème ne saurait être réglé d'une manière satisfaisante par une seule nation, ou par un intérêt agissant isolément".

M. Lubin citait alors M. Hippwood, sous-secrétaire du ministre de la Marine. Il cite ensuite M. Alexander, président du comité de la Chambre des représentants sur les questions touchant la marine marchande:

"Il est admis que notre gouvernement serait impuissant à mettre en vigueur des frets raisonables ou à stabiliser les frets sur les produits de la ferme dans le commerce international, sans une entente internationale. . . . C'est un problème international, qui ne saurait être résolu que par une entente internationale."

Je regrette que le premier ministre n'ait pas cité ces passages.

M. IRVINE: Pouquoi ne pas appuyer l'amendement alors?

M. GARLAND (Bow-River): Nous passons ensuite à la page 21, où nous trouvons que le comité a fait rapport comme suit: Une partie de ce passage a déjà été insérée dans les *Débats* mais il est si important qu'il vaut la peine d'y revenir:

Vu les raisons précédentes et les témoignages entendus et mentionnés dans un rapport préliminaire antérieur, votre comité est d'opinion qu'il convient de réglementer les coalitions ou conférences des compagnies de navigation.

Il est suggéré que les représentants canadiens qui assisteront à la prochaine réunion de l'Institut international d'agriculture soient autorisés à étudier cette

question à fond, afin de savoir s'il est possible d'organiser un système de réglementation par l'entremise de cet institut.

Vu qu'un grand nombre des vaisseaux marchands qui viennent dans nos ports canadiens sont des vaisseaux anglais, il est respectueusement suggéré d'obtenir une action similaire de la part des autorités britanniques. La question pourrait faire le sujet d'une discussion et d'une étude à la prochaine séance de la conférence économique impériale.

Dans l'intervalle, il paraît sage de recommander que le gouvernement, par l'entremise de l'un de ces ministères, —nous suggérons le ministère du Commerce,—reçoive les plaintes des expéditeurs concernant tout traitement injuste ou oppressif de la part des compagnies de transport océanique, et tienne des enquêtes publique ou à huis clos au sujet de ces plaintes.

C'est la seule partie du rapport que le gouvernement semble avoir mise en pratique; le gouvernement a certainement prêté l'oreille à toutes sortes de plaintes à ce sujet et je l'en félicite. Au bas de la page, on trouve ce qui suit:

Les armateurs canadiens possèdent soixante-sept navires dont plusieurs sont d'une bonne grosseur, sans être de très fortes dimensions. Votre comité suggère qu'un certain nombre de ces navires pourraient être reliés au service des chemins de fer nationaux et que les frets, sur ces navires, pourraient se baser sur le coût du transport plus un bénéfice raisonnable basé sur la valeur réelle des navires et non sur le coût de la construction. Si la grosseur et le genre de ces navires permettent qu'on les exploite économiquement et efficacement avec le réseau national (sur ces points, votre comité n'a pas recueilli de témoignages) on atteindrait les fins suivantes qui sont très désirables: Les chemins de fer nationaux pourraient accorder des connaissements directs sur un réseau de transport par terre et par eau qui soit tout entier sous leur direction; la population du Canada obtiendrait des facilités de transport à des frets raisonnables et connus; le service ainsi donné sur l'océan tendrait à maintenir les frets à un niveau raisonnable et à empêcher les autres lignes d'exiger des prix exorbitants; en définitive, la connaissance acquise par le Gouvernement sur le coût réel du transport océanique aiderait à juger si les frets des autres lignes sont justes et raisonnables.

S'il apparaît...

Et j'ai réellement trouvé amusant, monsieur l'Orateur, d'entendre le ministre de la Défense nationale citer ce qui suit:

S'il apparaît qu'il n'y a pas ou pas assez de navires de la Marine marchande du gouvernement canadien qui conviennent à ce service, il semblerait sage d'aliéner quelques-uns des plus petits navires pour en acquérir d'assez gros.

J'ai demandé à plusieurs membres du comité quel était le sens de cette phrase et sa signification n'est pas douteuse; Si ces navires étaient trop petits pour le service ou qu'ils ne fussent pas satisfaisants, on proposait de les vendre et d'en acheter d'autres à la place qui seraient la propriété de l'Etat.

Or, qu'on me permette de faire une suggestion: c'est l'humble proposition d'un nouveau venu dans cette enceinte. D'après moi, si le Gouvernement veut le problème, il a deux choses principales à faire: D'abord, essayer immédiatement de faire instituer une enquête internationale. Il y a plusieurs manières de s'y prendre. Nos honorables collègues d'en face ont beau dire en riant qu'il n'y a rien à attendre du Board of Trade d'Angleterre, je prétends qu'il nous accueillerait bien. Du moins, je voudrais voir ses conclusions après une véritable conférence. En deuxième lieu, le Gouvernement pourrait s'adresser à l'Institut international d'Agriculture, à Rome, pour voir ce qu'il serait possible de faire. Il y a une troisième méthode: que le Gouvernement prenne des dispositions pour avoir, si possible une conférence internationale, sous les auspices de la Société des nations. Il y a donc plusieurs façons de s'y prendre.

En attendant, il faut agir et je suis effectivement d'avis que le Gouvernement doit prendre certaines dispositions à ce sujet. Que doit-il faire? Il y a deux manières de remédier immédiatement à la situation actuelle: L'une serait d'augmenter la Marine marchande de l'Etat en y ajoutant des navires construits en Canada, ce qui donnerait de l'ouvrage. Pourquoi ne pas capitaliser la somme que représente cette subvention, émettre des obligations jusqu'à concurrence d'un intérêt annuel de $1,350,000 et avoir ainsi suffisamment d'argent pour construire tous les navires dont on aurait besoin pour augmenter le service de la Marine de commerce de l'Etat et créer une véritable concurrence sur l'Atlantique? Voilà la suggestion que je fais au Gouvernement. Je crois comprendre que le capital ainsi engagé permettrait d'avoir vingt et un nouveaux navires, efficaces et modernes, au lieu de dix. Mais si cette méthode ne plaît pas au Gouvernement, il ne manque pas de navires à vendre qui n'attendent qu'un acheteur. Achetez-les et employez-les à réduire les frets, si vous pensez pouvoir briser la coalition de cette façon.

La deuxième méthode est la suivante: Le Gouvernement pourrait étudier la possibilité d'une action concertée de la part de la Marine de commerce de l'Etat et de la compagnie du Pacifique-Canadien dans l'espoir de créer une concurrence relativement aux frets de l'Atlantique.

Vraiment je ne peux pas comprendre comment un gouvernement ou n'importe quel groupe d'individus peut imaginer que dix petits navires, même douze ou quinze d'un tonnage comme celui qui est spécifié dans le contrat, vont faire la moindre impression sur une coalition aussi immense et aussi puissante, à moins que ces dix navires ne transportent que quelques genres de marchandises à des prix spéciaux. Incontestablement, il

pourront établir, des taux permettant de soutenir la concurrence pour les marchandises qu'ils transporteront en assez grande quantité, mais pas pour tous les genres de marchandises. Je regrette, mais à moins que le Gouvernement ne puisse faire quelque déclaration selon ce que j'ai suggéré il y a un moment, et qu'il n'insiste pas sur la seconde lecture de la résolution, je serai obligé de voter contre la motion.

M. SUTHERLAND: L'honorable député me permettra-t-il de lui signaler quelles avaient été réellement mes paroles dans la circonstance?

M. GARLAND (Bow-River): Je ne soupçonne aucunement les intentions de mon honorable collègue. Peut-être n'était-ce pas ce qu'il voulait dire.

M. SUTHERLAND: Voici ce que j'ai dit:

Je ne désire pas m'inscrire en faux contre aucune décision du comité, mais je puis dire que pour ma part je n'ai jamais vu le rapport dont il s'agit et n'en ai entendu parler que longtemps après son impression, longtemps après la prorogation du parlement. La séance eut lieu un lundi matin, sur la fin de la session, et cette circonstance peut expliquer mon absence. J'ai fait de mon mieux pour assister aux séances du comité.

M. GARLAND (Bow-River): J'envie mon honorable collègue d'avoir si souvent l'avantage d'aller chez lui.

(Sur motion de M. Vien, on vote le renvoi de la suite du débat.)

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

Vendredi, 20 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

PROPOSITION D'ENQUETE SUR LE MODE DE PERCEPTION DES IMPOTS SUR LES PROFITS DE GUERRE ET LE REVENU.

M. GOOD propose:

Que la Chambre informe le comité des comptes publics qu'il est autorisé à enquêter sur le mode d'établissement et de perception de l'impôt sur les bénéfices industriels et sur les revenus particulièrement en ce qui regarde les grosses entreprises.

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Le ministre des Douanes (l'hon. M. Bureau) qui dirige le ministère duquel relève la perception de ces impôts est absent et le ministre intérimaire aussi. Je ne suis pas certain s'ils ont reçu avis de cette motion, et en leur absence, je prie mon honorable ami de la réserver comme avis de motion.

[M. Garland (Bow-River).]

M. GOOD: Un mot d'explication est peut-être à propos. Le 16 juin de l'année dernière, cette question fut assez longuement discutée et le débat se termina par l'adoption, à une très forte majorité, de la même résolution que je viens de présenter. Malheureusement, la session était très avancée, et le comité des comptes publics, convoqué quatre fois, fut toujours sans quorum. Le rapport final du comité des comptes publics, l'an dernier, déposé le 17 juillet, se lisait ainsi:

Votre comité auquel l'on avait donné instruction "d'enquêter sur le mode d'établissement et de perception de l'impôt sur les bénéfices industriels et sur les revenus particulièrement en ce qui regarde les grosses entreprises" a convoqué par quatre fois des réunions, de la manière ordinaire, pour prendre en considération les affaires en question, et à chaque fois il a été impossible de réunir un quorum.

Le tout respectueusement soumis pour l'information de la Chambre.

Tout ce que je demande c'est que l'on renouvelle les instructions données au comité l'an dernier. Rien ne s'est fait, et comme l'autorité a expiré avec la prorogation, il est nécessaire de présenter une motion devant cette Chambre si on veut renouveler les instructions qu'avait reçues le comité à la dernière session. Les termes de la motion sont absolument identiques à ceux de l'an dernier, et je ne vois pas pourquoi on ferait des objections. La Chambre devrait, je crois, autoriser le comité à entreprendre le travail qu'on lui avait assigné l'an dernier mais qui n'a pas été accompli pour les raisons que j'ai indiquées.

L'hon. M. ROBB: Le ministre intéressé a quelque responsabilité, et je demanderai de nouveau à mon honorable ami de réserver sa motion jusqu'à ce que le ministre ou son représentant soit à son siège.

M. GOOD: Réservons la motion, alors, monsieur l'Orateur.

(La motion est réservée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DE 1919 SUR LES CHEMINS DE FER.

M. CHURCH demande à déposer un projet de loi (bill n° 31) tendant à modifier la loi de 1919 relative aux chemins de fer.

L'objet de l'amendement est de mettre de nouveau en vigueur les tarifs spéciaux qui s'appliquaient avant la guerre aux billets achetés en certaines occasions spéciales, comme le jour d'actions de grâces et quelques autres jours de congé, et en vue d'assister aux expositions d'automne, aux conventions et aux réunions sportives qui se tiennent dans tout le Canada. Avant la guerre, on exigeait le prix d'un billet simple ou d'un billet et un tiers au lieu du prix d'aller et retour

de ceux qui remplissaient diverses fonctions de ce genre, à certains jours ou en des occasions spéciales, ou lors de conventions de différents genres que tenaient les cultivateurs et d'autres organisations. A l'occasion d'événements sportifs, comme les parties de soccer, lacrosse, football, hockey et autres, on accordait également des prix réduits pour les fins de semaine. Si on mettait de nouveau en vigueur dans ces occasions les anciens prix spéciaux qui existaient avant la guerre, les recettes des chemins de fer accuseraient une forte augmentation due à cette classe spéciale de trafic.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

1re ET 2e LECTURES

D'un projet de loi émanant du Sénat: Bill (n° 30), tendant à corriger une erreur d'écriture au chapitre 166 des Statuts de 1924 intitulé: "Loi tendant à faire droit à James Henry Kirkwood."

MINEURS ET TRAVAILLEURS DE L'ACIER

M. BLACK (Halifax): Monsieur l'Orateur, je désire attirer l'attention du Gouvernement sur un article qui a paru dans la *Gazette* de Montréal, numéro du jour. Il est intitulé:

Le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse attaque Mackenzie King devant la législature provinciale.

On avait cité le premier ministre du Canada qui aurait dit que la responsabilité appartenait au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. D'après la dépêche, le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse a dit:

Le premier ministre, s'il a réellement parlé ainsi, ne comprend pas les premiers principes de la responsabilité. Cette responsabilité lui appartient autant qu'à moi.

Puis le premier ministre Armstrong ajouta que des mesures législatives seraient prises en temps opportun et avec le consentement de toute l'Assemblée.

Il me ferait plaisir, et j'en suis sûr il ferait plaisir aux gens de ma province et surtout aux ouvriers du district du Cap-Breton et des autres houillères de la Nouvelle-Ecosse, si le premier ministre voulait bien revenir sur sa décision.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Avant d'aborder l'ordre du jour, vous ne pouvez que poser une question.

M. BLACK (Halifax): Puis-je demander au premier ministre s'il est disposé à revenir sur sa décision et s'il est prêt à accorder des secours à ceux qui souffrent là-bas cela aurait mon approbation ainsi que celle d'un bon nombre de députés de ce côté-ci de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Je suis sûr que mon honorable ami n'a pas l'intention d'enfreindre le règlement de la Chambre. Il lui est permis de poser une question avant l'ordre du jour, mais il ne doit pas la commenter.

M. BLACK (Halifax): Si j'ai enfreint le règlement, monsieur l'Orateur, je le regrette beaucoup.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Quant à la dépêche dont parle mon honorable ami, je dirai d'abord que je ne suis pas responsable, et j'imagine, le premier ministre Armstrong n'est pas responsable, d'une dépêche qui paraît dans la *Gazette*. Je voudrais connaître la source de la dépêche d'abord, puis les termes de cette dernière; et, avant de la commenter, je désirerais savoir la teneur et la communication que le premier ministre Armstrong a lue avant de prononcer les paroles qu'on lui attribue. J'ai une copie de la dépêche ici et mon honorable ami a probablement remarqué que le premier ministre Armstrong a dit: "Le premier ministre, si la nouvelle est exacte—" Réellement, j'ignore quelles dépêches ont été envoyées d'Ottawa à Halifax et publiées dans le *Herald*, d'Halifax, et d'autres journaux; mais je suis d'avis que le premier ministre Armstrong a eu parfaitement raison de se servir du langage qu'on lui attribue relativement à certains comptes rendus du moins, que j'ai vus, de choses que j'étais supposé avoir dites mais que l'on m'attribuait à tort.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur...

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami voudra-t-il me permettre de continuer? Il ne se contente pas d'interrompre tous ceux de son côté qui se lèvent pour parler, mais il essaie de faire de même pour quiconque commence à parler, de ce côté-ci de la Chambre.

Je disais donc, monsieur l'Orateur, quand le chef de l'opposition s'est levé pour m'interrompre de sa façon habituelle, que j'ignore quel est le rapport dont le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse était censé avoir parlé. J'aimerais à voir ce rapport avant de commenter la dépêche en question. Tout de même, l'attitude du Gouvernement relativement à la situation de la Nouvelle-Ecosse reste exactement la même, et telle que je l'ai exposée plusieurs fois en cette Chambre. Dans le hansard du 10 mars, mon honorable ami trouvera le passage suivant:

Le Gouvernement a pris l'attitude suivante: vu que le premier ministre du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a déjà fait savoir au président du syndicat des mineurs qu'il contribuera aux secours destinés à éviter

des souffrances à la population s'il est démontré que les municipalités intéressées sont impuissantes à le faire, le gouvernement fédéral ne se croit pas tenu d'intervenir avant d'en avoir reçu la demande du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

J'ai dit plusieurs fois qu'à moins d'en être requis par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, notre Gouvernement n'a pas l'intention d'intervenir en cette affaire. Quand on nous le demandera, nous accorderons notre attention à la requête du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dois-je comprendre que le premier ministre veut dire que ce Gouvernement ne peut faire et ne fera aucune démarche en vue de porter des secours à moins d'en être requis par le gouvernement de la province où l'on a besoin de secours?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai dit que, tant que notre Gouvernement n'aura pas été requis par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse d'intervenir dans la situation de cette province...

Le très hon. M. MEIGHEN: Quant aux secours?

Le très hon. MACKENZIE KING: A tous égards. Notre gouvernement a l'intention d'attendre une communication du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

M. WILLIAM IRVINE (Calgary-Est): Le premier ministre vient de citer un extrait du hansard exposant l'attitude prise par le Gouvernement à la suite d'une dépêche de journal rapportant ce que le premier ministre Armstrong avait dit.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. IRVINE: Ma question est celle-ci: Pourquoi le premier ministre accepte-t-il cette dépêche de journal et non pas celle qui vient de lui être lue?

Le très hon. MACKENZIE KING: Parce qu'elle a toutes les apparences de la vérité et non pas l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'autre dépêche est exactement conforme à ce que le premier ministre a dit.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): Y a-t-il d'autres questions avant de passer à l'ordre du jour?

ORDRES DE LA SESSION DE 1924 POUR DEPOT DE DOCUMENTS

L'hon. M. STEVENS: A propos de dépôts de documents, je désire attirer l'attention du Gouvernement et aussi celle de Votre Honneur sur le fait que certains documents dont on avait ordonné le dépôt durant la session de 1924 n'ont pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre. Je mentionnerai particulièrement un ordre donné à ma demande le 30 avril 1924:

Pour une copie de la preuve ou des déclarations faites devant la commission royale sur le bois à pâte par M. Piché et d'autres témoins, membres ou fonctionnaires du gouvernement de Québec.

Ce document n'a pas encore été déposé. Le règlement veut que, si le Gouvernement ne peut déposer avant la prorogation les documents dont il est ordonné dépôt durant une session, ces documents soient déposés sur le bureau de la Chambre immédiatement après l'ouverture de la session suivante. J'ai déjà porté cette question à l'attention du Gouvernement et je demande au premier ministre, ou au ministre qui est responsable dans ce cas, si nous pouvons compter sur ce document sans délai.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Quand la chose m'a été signalée l'autre jour, j'ai dit que c'était certainement par inadvertance que ce document n'avait pas été déposé. J'en ai parlé immédiatement à mon collègue, le secrétaire d'Etat (M. Copp), et je lui ai demandé de donner ordre au fonctionnaire de son département chargé de voir au dépôt de ces documents, de se mettre en communication avec les départements intéressés afin que ces documents soient préparés et déposés aussitôt que possible. Depuis, mon collègue m'a dit qu'il a pris ces mesures et je suis persuadé que les documents seront déposés bientôt.

M. RYCKMAN: Le 9 juin 1924, on adopta un ordre de dépôt de documents:

Copie des télégrammes ou autres messages, etc., envoyés par le ministère de la Justice aux autorités du pénitencier de Portsmouth touchant la rémission de la peine du fouet pour le détenu connu sous le nom de Red Ryan.

On n'a jamais déposé ces documents, et je prie le Gouvernement de me dire quand je puis espérer les recevoir.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Je m'occuperai de cette affaire.

LES AVIS DE MOTIONS

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Je me propose de faire une demande que j'ai déjà faite il y a quelque temps. J'ai inscrit au Feuilleton un projet de résolution dont personne ne niera l'importance. Il ne s'est présenté aucune occasion, jusqu'à maintenant, de la proposer, sauf un mercredi, à six heures moins vingt, et un autre jour à onze heures moins le quart. Aucun de mes honorables collègues ne pouvait raisonnablement prétendre qu'il m'était possible de la présenter dans ces circonstances. Vu son importance, je prie le Gouvernement de bien vouloir fixer une

date où cette résolution sera étudiée avant toute question d'initiative ministérielle. Le Gouvernement, je le sais parfaitement, ne peut m'assurer qu'un député ne présentera pas une motion quelconque un jour réservé aux question d'initiative parlementaire; mais je ne demande rien d'extraordinaire au Gouvernement en le priant de fixer une date pour la discussion de ma résolution, puisqu'il a le droit d'agir de la sorte. On l'a fait très souvent dans le passé. Il me semble qu'on aurait déjà dû se rendre à ma demande, et me fournir l'occasion de présenter cette résolution avant le dépôt du budget. Je renouvelle ma demande.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Plusieurs honorables députés ont fait une demande semblable à propos de leurs résolutions et, malgré mon respect pour mon très honorable ami, je dois dire que tous ont droit à un traitement égal. Malgré mon désir d'obliger mon très honorable ami dans ce cas particulier, il me semble que le Gouvernement doit tenir compte également de chaque député qui a inscrit une motion au Feuilleton. Quant à la motion dont il s'agit, je suis persuadé que mon honorable ami pourra parfaitement la présenter, s'il le désire, sous forme d'amendement au budget et il lui sera loisible alors de la discuter longuement.

VACANCES DE PAQUES

M. JOHNSTON: Je prie le Gouvernement de me dire s'il a fixé la durée des vacances de Pâques et si ces vacances seront courtes; la plupart des membres de mon groupe désirent qu'elles ne se prolongent pas trop. Si vous avez l'intention de les prolonger, donnez assez de temps pour que les membres de la Chambre demeurant au loin puissent se rendre chez eux, sans risquer de s'absenter des séances.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le Gouvernement désire avant tout hâter le travail autant que possible. Il a l'intention de suspendre les séances de la Chambre depuis le mercredi soir de la semaine sainte jusqu'au mardi suivant.

L'EXPOSE BUDGETAIRE

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement a-t-il l'intention de déposer le budget avant les autres projets de loi annoncés, étant donné surtout que le Sénat n'a rien à faire?

Le très hon. MACKENZIE KING. Le Gouvernement a l'intention de suivre le programme qu'il a préparé dès le début afin d'accélérer le travail parlementaire. Le budget sera déposé mardi.

TRAITE DE COMMERCE AVEC L'AUSTRALIE

L'hon. M. MANION: Je désire porter à la connaissance du ministre du Commerce un télégramme—que je ne lirai pas à la Chambre mais que je passerai au ministre pour qu'il puisse l'étudier et qui me fournira l'occasion d'une question—que j'ai reçu d'une très importante institution commerciale du nord de l'Ontario et ayant trait au traité de commerce avec l'Australie. J'aimerais à savoir du ministre s'il s'est fait autre chose au sujet de la convention de commerce avec l'Australie. Je lui remettrai plus tard ce télégramme.

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je prendrai connaissance du télégramme et j'en causerai avec mon honorable ami. Il ne s'est fait rien autre chose que ce qui a été annoncé l'autre jour.

IMPORTATION DE PORCS

M. BROWN: Je signale à l'attention du ministre de l'Agriculture un article publié dans l'édition hebdomadaire du *Manitoba Free Press* et dont j'extrais ce qui suit:

> Le refus du ministre, la semaine dernière, de permettre à l'honorable M. Hoadley, ministre de l'agriculture de l'Alberta, d'importer des porcs du Danemark pour faire voir aux éleveurs quelle apparence a un véritable porc de choix. . .

Et ainsi de suite. Est-il vrai que le ministre a opposé ce refus et dans l'affirmative pourquoi?

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): En effet j'ai refusé parce que, depuis vingt ans, il y a un embargo sur les porcs d'Europe.

LE RESEAU NATIONAL ET LA REGION DE LA PAIX

M. SPENCER: Le ministre des Chemins de fer pourrait-il dire à la Chambre si le National-Canadien et le Pacifique-Canadien en sont venus à une décision au sujet du débouché sur la rivière la Paix et si le Gouvernement a reçu un rapport à ce propos?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je n'ai pas reçu de rapport et je ne puis dire si les autorités des chemins de fer en sont venues à une décision quant à ce qu'elles proposeront.

CONTRIBUTION FEDERALE AUX GRANDES ROUTES

M. BEAUBIEN: Le ministre des Chemins de fer a-t-il l'intention de soumettre un projet de loi, au cours de cette session, en vue de continuer la contribution fédérale aux grandes routes.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Mon honorable ami trouvera au Feuilleton une résolution qui a pour objet de prolonger le délai de deux ans, afin de permettre aux provinces de

dépenser ce qu'elles n'ont pas utilisé de la subvention à laquelle elles avaient droit en vertu de la loi.

M. BEAUBIEN: Je veux parler d'une nouvelle subvention.

L'hon. M. GRAHAM: Comme je l'ai dit, en dehors d'une prolongation de délai, le Gouvernement n'a pas l'intention de proposer d'autre mesure législative.

SUITE DE LA DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES FRETS MARITIMES ET LA CONVENTION PETERSEN.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Low (ministre du Commerce) tendant à ratifier une convention conclue entre Sa Majesté et sir William Petersen pour créer une ligne de paquebots subventionnés sur l'Atlantique, et assurer au Gouvernement la réglementation de certains frets maritimes, ainsi que sur l'amendement de M. Clark (Burrard).

M. CAHILL: Je n'ai pas lu le rapport de M. Preston et je ne connais pas M. Preston, seulement, ne serait-ce que pour avoir provoqué les aveux contenus dans la réponse à son rapport, il a droit à la reconnaissance de ses compatriotes canadiens. Cette réponse contient suffisamment d'aveux pour persuader le pays, au moins, qu'il existe bien une coalition connue sous le nom de North Atlantic Steamship Conference. Cette réponse débute ainsi:

La conférence de la "North Atlantic Steamship" n'est en aucun sens une coalition, mais les intérêts d'un grand nombre de compagnies individuelles de vapeurs naviguant entre les ports de l'Atlantique-Nord demandaient quelque forme d'action collective au sujet des tarifs.

Ainsi donc on reconnaît une action collective quant aux tarifs, et si ce n'est pas là une coalition ce doit être ce que le chef actuel de l'opposition a appelé un monopole. On reconnaît qu'il existe une coalition. Nous avons également l'aveu du principal porte-parole en cette Chambre des auteurs de cette réponse. A son tour le très honorable chef de l'opposition a reconnu l'existence de la coalition. Déjà en 1912, il déclarait qu'il existait une coalition ou un monopole. Ce monopole existait si bien en 1913, il déclarait qu'il existait une coalition ou rappelait bien l'honorable ministre de la Défense, proposa l'ajournement de la Chambre, et déclara que des relèvements alarmants s'étaient produits au cours des deux dernières années, c'est-à-dire celles qui suivirent l'élection de 1911.

Mon honorable ami fit un très bon discours en cette occasion, un discours bien supérieur à celui qu'il a prononcé hier. Et j'ai observé dans le cas de mon honorable ami que ses meilleurs efforts oratoires ne se

produisent pas quand il déclame contre les intérêts canadiens. Son discours de 1913 était si bon qu'il attira l'attention du chef du gouvernement d'alors et, quelques semaines plus tard, mon honorable ami entrait dans le ministère du temps et commençait à oublier complètement le syndicat de l'Atlantique-Nord. Il se mit ensuite à gravir l'échelle de la renommée et à en rejeter les échelons à mesure qu'il montait. Il continua à monter à partir de cette date, oubliant les intérêts du peuple canadien jusqu'à ce qu'il parvînt au comble de ses ambitions et devînt le chef d'un grand parti; et quand le jour vint où il dut de nouveau briguer les suffrages du peuple, il constata qu'il avait tellement oublié les intérêts du peuple canadien que les électeurs du pays ne réélirent qu'une poignée de partisans de ce grand parti d'autrefois, le capitaine en moins. Le très honorable député (M. Meighen) déclara à cette époque:

D'après moi, le temps est venu où non seulement la Chambre mais le pays aussi devraient comprendre cette importance.

Parlant de la coalition, il ajoutait:

Le Gouvernement d'aujourd'hui en supportera la responsabilité, il en aura le fardeau, à moins qu'il ne profite de tous les remèdes qui sont à la portée pour fournir un soulagement à la situation actuelle.

Et il ajouta encore:

Mais quelles que soient les difficultés du problème, son importance exige que nous trouvions une solution.

Ainsi, même en 1913, la conférence de l'Atlantique-Nord était une question qui préoccupait le peuple canadien. Mes honorables amis d'en face détenaient alors le pouvoir et s'efforcèrent d'y apporter quelque remède. Un autre membre distingué du parti conservateur fit en Europe son premier voyage officiel, délégué pour tenter de s'entendre avec le gouvernement britannique afin de réglementer les taux dans l'Atlantique-Nord. Mon honorable ami, le député de York-Ouest (M. Drayton), alors président de la Commission des chemins de fer, fit un voyage et revint dire qu'il ne pouvait rien faire. Il fit ensuite plusieurs fois la traversée mais n'obtint pas d'autre résultat qu'un titre honorifique et lui et le gouvernement eurent tôt fait d'oublier complètement la conférence de l'Atlantique-Nord. On dit alors qu'en revenant sur sa carrière mon honorable ami se rappela le premier échelon de l'échelle, et décida qu'il fallait faire quelque chose à ce sujet, écrire une lettre soit au *Times* soit au Dr Magill; il se mit donc à son bureau et écrivit au Dr Magill, et bientôt il n'y pensa plus. Il ne comptait même pas recevoir une réponse à sa lettre. Il ne s'attendait certes pas à recevoir de rapport, et ne pensa plus

à la lettre que lorsque la question vint sur le tapis en Chambre, à cette session, alors qu'il demanda au Gouvernement du jour de produire la réponse à la lettre qu'il avait adressée au Dr Magill. Voilà à quoi s'est borné son effort pour dominer la coalition de l'Atlantique-Nord, mais durant tout ce temps, le gouvernement conservateur de l'époque, au cours des dix années qu'il fut aux affaires, continua à subventionner la coalition transocéanique. Il accorda des subventions de $2,000,000 par an durant plusieurs années de son administration. Il octroya en tout durant cette période décennale plus de $18,000,000, soit $1,800,000 par année. La présente subvention ajoutée à la subvention prévue dans les crédits pour l'année courante ne s'élève qu'à environ $1,900,000. Je me demande donc pourquoi cette subvention-ci soulève un tel tapage. Est-ce parce qu'on ne l'octroie pas aux amis de mes honorables amis d'en face? Est-ce parce qu'il y a quelque chose d'avantageux pour le Canada dans cette subvention? Le Gouvernement donna les subventions que j'ai mentionnées et rien de plus. Il ne fut pas question de réglementer les taux. Le seul "contrôle" auquel on songea ce fut le "contrôle" de l'argent, et l'on abandonna ce soin aux gens qui l'empochèrent. Mais mes honorables amis attaquent cette mesure comme un gaspillage de l'argent des contribuables. Ils ne pensaient pas du tout à cela quand eux-mêmes payaient une plus grande somme dont le peuple canadien ne retirait aucun avantage. Ils attaquent cette mesure sous couleur qu'elle ne sera pas efficace, disent-ils. Le chef de l'opposition (M. Meighen) avait un remède à proposer en 1913. Son remède—il parlait alors des taux américains—était le suivant:

Si j'en parle, c'est afin de laisser entendre que, grâce au concours des deux gouvernements, avec la coopération du gouvernement anglais, au besoin, on pourrait établir un tribunal qui serait en mesure de réglementer les tarifs de fret sur l'Atlantique du Nord, à peu près de la même manière que la commission des chemins de fer réglementera les tarifs des voies ferrées au Canada.

Au bout de dix ans d'inaction, mon honorable ami l'honorable député de Burrard (M. Clark) nous arrive avec le même vieux scenario et se met en frais d'en tirer un autre film. Il dépose pratiquement la même motion que son parti a couvée dix ans quand il s'aperçut qu'il cherchait à faire éclore un nichet. L'honorable député de Burrard propose:

Que M. l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais qu'il soit résolu,—Que la réglementation efficace des frets maritimes ne peut être exercée sans la collaboration de toutes les parties de l'Empire, et seulement par un corps où elles seraient toutes représentées.

Voilà précisément ce qu'ils ont essayé de faire depuis dix ans et ce à quoi ils n'ont pu réussir. Nos adversaires voudraient créer une nouvelle Société des nations pour s'occuper de cela. Ils savent très bien que ce serait inutile; mais leurs amis du cartel se trouveraient à l'abri et protégés par leur loi. Celle-ci ne dérangerait personne et leur permettrait de continuer comme de plus belle leur exploitation des dix dernières années. Ils continueraient à prélever ces tarifs exorbitants qui alarmaient le chef actuel de la gauche dès 1913 et qui ont encore, il l'a constaté, augmenté de 47 p. 100 depuis cette date. Aujourd'hui il déclare que tout est pour le mieux et que les tarifs ne sont pas exagérés. Il a tenu le même langage que les compagnies de navigation dans leur défense: la coalition est un fait admis et les tarifs sont un peu fort, mais ils se justifient en disant que ces tarifs sont nécessaires pour rapporter des bénéfices. Certes, c'est bien ce que veut tout commerçant, si on lui laisse la faculté de décider lui-même ce qu'il faut entendre par un profit raisonnable.

Le chef de l'opposition a prétendu que les frets n'avaient pas augmenté beaucoup. C'est aussi l'opinion exprimée par les compagnies; c'est ce qu'affirma à son tour le député de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens). Tout ce qu'on a dit à gauche, c'est qu'il n'y a pas lieu d'intervenir contre le cartel. Ils prétendent que la législation est impuissante à régler les prix du fret sur l'océan. Si le Parlement ne peut rien à cet égard, que reste-t-il à faire? Il semble qu'il faille se rabattre sur la concurrence. Mais comment provoquer la concurrence? Le chef de la gauche invite le Gouvernement à se servir des bâtiments de la marine commerciale. Il vient seulement de s'apercevoir que la flotte de l'Etat peut servir à quelque chose. Pendant dix ans il s'est inquiété du sort que nous faisait le consortium. Pourquoi n'a-t-il pas fait donner la marine commerciale? Il est resté bien tranquille, et maintenant il charge un de ses lieutenant de proposer, par voie d'amendement, la création d'un organisme impérial auquel adhéreraient tous les gouvernements de l'empire, mais lui-même il nous propose d'utiliser la flotte de l'Etat canadien pour rompre la coalition. Pourquoi n'a-t-il pas présenté une contre-proposition en ce sens, puisqu'il a une si haute idée de la valeur de la marine du Gouvernement? Pourquoi n'a-t-il pas proposé que toute la flotte soit employée dans l'Atlantique-Nord? J'ai cru comprendre qu'il n'est pas absolument entiché de la marine commerciale. Il ne manque jamais l'occasion de dire que le parti libéral a approuvé comme lui la création de cette marine. La marine a été construite, on s'en souvient, pendant la guerre; elle est entrée

en service en 1918. Le parti libéral n'a pas combattu la demande des crédits nécessaires, mais l'année suivante nous avons vigoureusement protesté contre tout nouveau crédit, parce que la guerre avait pris fin. A la session subséquente notre opposition fut plus tenace encore et finalement le très honorable membre dut recourir à la clôture pour arracher à la Chambre le vote des crédits dont il avait besoin. Est-ce là l'encouragement que le parti libéral a donné à ses adversaires de construire, au prix de 70 millions, cette marine commerciale dont l'honorable député semble avoir une si médiocre opinion, mais qu'il nous conseille tout de même d'utiliser dans l'Atlantique du Nord pour briser le consortium?

Le très honorable député gourmande le ministère parce qu'il n'a pas donné suite aux conclusions du comité présidé par M. McMaster. Il juge que le Gouvernement mérite le blâme pour être resté inactif jusqu'à présent. Je serais porté à être de son avis. Un gouvernement libéral qui ne peut pas faire plus en dix mois qu'aucun ministère tory en dix ans doit encourir quelque blâme. Le ministre actuel fait une tentative, et il devrait obtenir plus en quelques mois que ses adversaires ne pourraient jamais faire.

L'opposition livre un assaut à M. Preston et à la marine du Gouvernement. Ils s'attaquent à l'administration de cette marine; ils s'attaquent à tout, sauf au projet de résolution que nous discutons et qui a pour but de faire baisser les prix du fret sur l'Atlantique. Si le projet ne réussit pas à abaisser les frets, que reste-t-il à faire? Le chef de l'opposition disait hier au Gouvernement: Vous n'avez pas le droit de chercher à réduire les tarifs sur l'Atlantique. Où prend-il qu'un pays n'a pas le droit de chercher à régler les tarifs de transport sur les produits qu'il importe ou qu'il exporte? C'est une prétention ridicule et le pays la jugera telle quand il aura l'occasion de se prononcer. C'est une vérité admise qu'un pays a le droit de régler les conditions du transport de ses produits à l'entrée et à la sortie. Le seul moyen d'y réussir, c'est en organisant la concurrence. Si un pays ne possède pas de marine propre, s'il n'a pas de navires à mettre en service, il doit prendre d'autres moyens. Je ne crois pas que les bâtiments de notre flotte commerciale puissent rivaliser avec les autres; ils n'ont pas de ports à leur disposition en Europe et ils ne sont pas non plus construits pour ce service. Les navires construits par la ligne Petersen auront accès aux quais des différents ports sans compter que leur construction sera adoptée à ce trafic. Ils constituerant donc un facteur efficace pour la réduction des frets maritimes sur l'Atlantique-Nord; le Gouvernement du jour recevra les félicitations du peuple canadien pour l'adoption de cette mesure et il recevra la récompense de ses efforts en temps et lieu, c'est-à-dire aux prochaines élections.

M. ARTHURS: Monsieur l'Orateur, je prends la parole afin de manifester mon opposition à la résolution en discussion. J'ai diverses raisons à faire valoir à l'appui de ma décision et la principale, à mon sens, c'est que personne n'a établi la nécessité d'une pareille loi ou démontré qu'ellle atteindra le but visé.

L'orateur qui m'a précédé (M. Cahill) a fortement insisté sur la prétendue existence d'une coalition maritime sur l'Atlantique-nord. Tout le monde admet l'existence d'une conférence; il est fort discutable toutefois si cette conférence de l'Atlantique exerce une influence fâcheuse. Il ne faut pas perdre de vue que les différentes lignes maritimes dont les marins fréquentent nos ports doivent conclure certains arrangements afin d'établir des services plus ou moins réguliers; c'est une nécessité pour le trafic maritime et à cette fin au moins une conférence est nécessaire. Le Gouvernement a tenté d'établir, je le sais, qu'il existe une coalition opprimant les exportateurs canadiens et c'est pour cela qu'il a envoyé outre-mer notre ami, monsieur Preston, pour s'enquérir des faits et faire rapport. Cependant, le Gouvernement n'a pas attendu ce rapport pour agir. Mes honorables amis ont conclu une convention avec sir William Petersen plusieurs semaines ou plutôt plusieurs mois avant d'avoir reçu ledit rapport, comptant qu'il leur donnerait raison. Or, nous constatons qu'aucun des ministres n'a paru faire le moindrement fond sur le rapport Preston. Le ministre du Commerce (M. Low), lorsqu'il a déposé le projet de loi a cité des copieux extraits des divers dossiers qui se trouve dans les archives de son département, établissant que des investigations ont été faites par le passé et qu'il s'appuie surtout sur les conclusions du rapport qu'a fait le comité d'enquête sur la situation agricole, il y a quelques années; cependant, mon honorable ami s'est bien gardé d'affirmer qu'il repose quelque confiance dans le rapport Preston.

A mon avis, monsieur l'Orateur, le pays a droit d'exiger que l'on fasse une enquête approfondie sur la situation avant que le Parlement autorise le débours de plusieurs millions de dollars. Cette expérience nous coûtera fort cher. De plus, le plan proposé ne vaut guère pour abattre la coalition, s'il y en a une, tandis que d'autre part sa mise à exécution ferait peut-être beaucoup de tort à notre commerce.

Pour ne citer qu'un exemple, si une coalition existe, les compagnies de navigation qui la composent pourraient fort bien s'entendre et dire: Nous allons retirer nos navires de la route du Saint-Laurent pour une semaine. Or, quelle serait la conséquence d'une pareille décision? Nous verrions se répéter la situation qui s'est produite sur les Grands lacs, il y a deux ans, alors que le Gouvernement entreprit de réglementer les tarifs de transport et qu'en dernier ressort il fut obligé de supplier les armateurs des Etats-Unis de venir à son aide et de violer les dispositions de la loi sanctionnée par le Parlement, à sa demande.

Si une coalition maritime a existé sur l'Atlantique, le Gouvernement en a fait partie en réalité, du moins jusqu'à ces jours derniers; et le Shipping Board des Etats-Unis de même que le service de paquebots du chemin de fer Pacifique-Canadien; n'est-ce pas là un fait significatif? Or, il n'a pas été prouvé que le Gouvernement ait réalisé des profits, même en exploitant notre marine commercial sous le régime de la coalition. Le Gouvernement a eu pleinement le loisir, depuis deux ans, de retirer ses navires de la coalition; il avait pour se guider le rapport du comité parlementaire présidé par l'honorable député de Brome (M. McMaster), et qui contenait la recommandation suivante:

> Le comité désire signaler ces faits à la sérieuse attention de la Chambre et suggérer respectueusement que le ministre des Chemins de fer devrait discuter la question avec les administrateurs de nos navires, afin que l'on mette un terme sans tarder à la complicité de la marine marchande de l'Etat dans cette coalition.

En dépit de ce conseil, le Gouvernement a continué l'exploitation de la Marine commerciale de l'Etat de concert avec la coalition de l'Atlantique et le premier ministre a invoqué l'excuse suivante au cours du présent débat:

> On m'assure,—mais je ne voudrais pas garantir,—que l'une des opérations de cette coalition consiste à tenter d'acculer immédiatement à la faillite toute ligne de navires qui se retire de la conférence.

Or, monsieur l'Orateur, le seul moyen qu'ait la coalition d'acculer à la faillite une compagnie maritime qui se retire de la conférence, c'est de réduire les tarifs de transport au point que son trafic ne lui permette plus de réaliser des bénéfices. Si le Gouvernement avait retiré ses navires de la coalition et que la conférence eût adopté la ligne de conduite que le premier ministre redoute tant, il aurait obtenu ainsi tous les résultats espérés de la réussite de ce projet. Voyons ve que coûtera réellement cette subvention au Canada. On demande au Parlement de subventionner les navires de la ligne Petersen jusqu'à concurrence d'une somme de $1,330,000 par année. Le coût approximatif de chacun de ces navires sera de $600,000. En d'autres termes, le chiffre de la subvention annuelle représente le coût total de deux de ces navires. Ou encore, ces dix navires seront en mesure au mieux de faire quatre-vingts voyages dont cinquante aux ports du Saint-Laurent et trente aux ports des Provinces maritimes. Et cela, pourvu qu'il soient en service chaque jour de l'année; mais donnons-leur le bénéfice de cette supposition. Mais même si nous calculons quatre-vingts voyages par année, nous voyons que nous leurs payons une subvention de $16,660 pour chaque traversée. Plus tard, je citerai les chiffres fournis par le ministre du Commerce (M. Low) sous le rapport du coût réel de l'exploitation de ces bateaux, mais pour le moment je me contenterai de dire que nous aurons à débourser environ 62 p. 100 de tous les frais de l'exploitation.

Maintenant, le ministre du Commerce a avoué que les vaisseaux de Petersen étaient d'un faible tonnage, n'étant approximativement que de 9,000 tonnes, mais il a ajouté qu'ils pouvaient donner un service efficace. A l'appui de cette assertion, il a dit que la compagnie canadienne White Star avait six navires, le plus gros d'un tonnage brut de 6,000 tonnes et que ces bateaux avaient depuis de nombreuses années donné beaucoup de satisfaction aux Canadiens et qu'ils étaient l'un des principaux facteurs de notre commerce d'exportation. L'un d'eux a été construit à une époque aussi reculée que 1896 et les autres datent d'avant 1900. Il a fait remarquer également que la compagnie Anchor-Donaldson avait six vaisseaux sur les routes canadiennes, le plus gros ayant un tonnage de pas plus de 5,300 tonnes brutes et qu'ils avaient été exploités avec succès; que la ligne Cunard avait six bateaux, le plus considérable étant approximativement de 5,600 tonnes brutes; que la compagnie Withy-Furness en avait trois et la ligne Head six, tous de 5,000 tonnes environ; que les compagnies Manchester et Cairn en possédaient aussi un grand nombre. Tous ces bateaux sont de plus petit tonnage, plus vieux et moins modernes sous tout rapport que les vingt-six ou vingt-huit navires de la marine marchande de l'Etat. Ceux-ci valent mieux à tous les points de vue que les bateaux énumérés dans les Débats et que le ministre du Commerce prétend avoir été exploités avec tant de succès. Les navires de notre flotte commerciale sont plus rapides également que la plupart de ceux mentionnés par le ministre du Commerce—ils ont une plus grande force motrice et sont mieux outillés. Je pense que c'est de propos délibéré que le Gouvernement a dénigré notre marine marchande simplement parce qu'elle a été construite par le gouvernement unioniste. En réalité, nos navires coûtent trop cher, c'est indis-

cutable. Mais n'oublions pas qu'ils n'ont pas été construits dans le but de rapporter des profits mais parce que, à cette époque, il existait un impérieux besoin de nouveaux bateaux.

M. CARROLL: Et le coût semble trop élevé à l'heure actuelle.

M. ARTHURS: Certainement. Je crois même qu'il est insensé pour nous de maintenir ces navires à leur valeur estimative première inscrite dans nos livres et que nous devrions mettre ces chiffres d'accord avec les prix d'aujourd'hui; nous verrions ensuite comment nous nous en tirerions alors. Comme j'allais le faire remarquer, cependant, le Gouvernement et les ministres qui ont parlé sur ce sujet semblent avoir adopté pour politique de vilipender la marine marchande du Canada. Je ne veux pas trop occuper l'attention de la Chambre en commentant le discours du ministre de l'Agriculture (M. Motherwell); je n'ai pas pour habitude de me battre contre des moulins à vent. Mais, parlant de la marine marchande, il a dit que l'objection que l'on a contre nos navires est qu'ils sont trop petits pour l'océan et trop gros pour les lacs.

L'hon. M. MOTHERWELL: Trop gros pour les canaux.

M. ARTHURS: Eh bien! cela revient au même. Et le premier ministre est même allé plus loin; en résumé, il a dit qu'ils ne valent rien. C'est l'opinion qu'il a exprimée au cours des observations de l'honorable député de Burrard (M. Clark). J'ai discuté cette question avec des hommes qui sont mieux renseignés que moi sur les affaires maritimes, et j'ai constaté que l'on s'accorde à reconnaître que, bien que les bateaux de la marine marchande canadienne ne soient pas les meilleurs de l'univers, ils ne le cèdent en rien aux navires de même classe et de même tonnage et que, s'ils sont bien exploités, ils peuvent donner un bon service. Ce sont des cargaisons plus considérables qui manquent aux vaisseaux; telle a été l'unique difficulté du passé et c'est la seule raison pour laquelle ils ne rapportent pas de bénéfices. Et comment nous procurerons-nous ces chargements? Comment nos bateaux peuvent-ils rivaliser avec ceux de la coalition ou de toute autre compagnie maritime qui a établi des agences régulières dans les pays étrangers? Le fait même que le Gouvernement a maintenu nos navires dans la coalition leur a nui, parce que naturellement ces compagnies ont eu des affiliations dans tout le Canada et ont favorisé les navires avec lesquels ils sont en relations depuis de nombreuses années. La seule manière qui aurait pu être profitable à notre marine marchande, la seule qui pourrait l'être aujourd'hui, serait d'exhorter le public à les encourager. Si le Gouvernement abaissait les tarifs et accordait une réduction de 10 p. 100 sur le fret comparativement avec les autres compagnies, nos bateaux seraient remplis de fret. Ne vaut-il pas mieux qu'un steamer ait une cargaison complète à 90c. qu'un demi-cargaison à un dollar? La direction est la même, les frais obligatoires sont les mêmes; ce qu'il faut pour récolter des bénéfices de l'exploitation de la marine c'est de la faire représenter convenablement à l'étranger et lui permettre d'opérer à des prix qui lui assureront la clientèle.

Non content de laisser nos bateaux sous la tutelle de la coalition si cette dernière existe vraiment, le Gouvernement a fait plus. Je renvoie les honorables représentants à une ou deux phrases citées par le ministre du Commerce dans son discours à ce sujet. Voici ce qu'on trouvera à la page 742 du hansard:

> J'estime que le syndicat transocéanique, auquel a adhéré la marine commerciale de l'Etat, se voit enlever des affaires par sa propre faute à cause des prix excessifs qu'il demande. Parfois, je me dis même que la marine de l'Etat est pire que tous les autres.

Et l'auteur de la lettre affirme qu'à certains moments il a fait des économies en expédiant par d'autres navires de préférence aux nôtres.

Un mot maintenant au sujet de la convention même. Le pays est tenu de payer $16,600 du voyage sans qu'il soit tenu compte du nombre des navires en exploitation. Si Petersen lance un seul bateau il touche une gratification, s'il en lance dix il touche dix fois autant; et rien ne l'oblige à faire un nombre déterminé de voyage en un mois ou en un an. Que sir W. Petersen fasse seulement trois ou quatre voyages par année, il reçoit le même montant; donc chaque voyage au lieu de coûter environ $16,000 coûtera deux ou trois fois ce montant. Envisageons la situation d'un autre point de vue. Sir William Petersen fait un certain placement; au bout de dix ans il aura repris sou pour sou tout ce qu'il aura déboursé, intérêts et capital, et il aura, en sus, six millions de dollars. Et il sera propriétaire absolu et exclusif de ses navires. Il est donc hors de doute que la convention est avantageuse à sir William Petersen; à ce qu'il me semble lui et ses associés doivent avoir bien hâte de la conclure définitivement. Mais, par contre, je ne vois pas du tout pourquoi le public du pays lui ferait pareil cadeau; il n'y a pas l'ombre d'une raison qui le justifie.

Voyons maintenant la détermination des frets. C'est le ministre de l'Agriculture, je crois, qui nous a dit que le Gouvernement allait déterminer tous les tarifs; et le premier ministre a affirmé que le Gouvernement

choisirait certaines denrées. Peu m'importe que le ministère se fourvoie dans l'une ou l'autre impasse, qu'il diminue les frets sur toutes les marchandises ou sur quelques-unes seulement; mais je veux savoir comment il va s'y prendre pour réduire les tarifs sur tous les objets ou pour déterminer ceux qui bénéficieront d'une réduction. En réalité il serait absolument impossible d'abaisser tous les prix selon une proportion donnée; et il nous est impossible de découvrir si les frets sont ou non profitables aux compagnies de navigation. Le Gouvernement lui-même ne sait pas si certains articles parmi les principaux objets d'exportation tombent sous le régime du syndicat transocéanique; à cette heure même il l'ignore. Il n'y a pas un seul homme dans la Chambre qui prendra la parole ni pour affirmer ni pour nier que l'exportation du blé, une de nos principales denrées, soit dominée par la coalition. Moi-même, je ne le sais pas; du reste je ne suis pas tenu de le savoir; seulement j'en aurais l'obligation si je voulais conclure une convention de ce genre.

Avant de terminer je réitère ce que j'ai dit tout à l'heure: nous serions on ne peut mieux avisés de mettre la Marine marchande en concurrence ouverte avec le syndicat transocéanique, s'il y en a un, et tenter de réaliser ainsi les objets que nous nous proposons d'atteindre au moyen du présent projet. Encore une fois je fais remarquer que cette marine coûte au public à peu près $200 la tonne alors que sa valeur réelle en ce moment n'atteint probablement pas plus qu'un quart de ce chiffre. Le public doit payer aussi une dépréciation de 5 p. 100 sur cette évaluation majorée, outre 5½ p. 100 d'intérêt non seulement sur les fonds effectivement placés mais encore sur les déficits antérieurs. Chaque déficit ajoute au chiffre des intérêts pour l'année suivante. Il n'y a pas un homme d'affaires, ni dans cette Chambre ni à l'extérieur qui, après la guerre, n'a pas rétréci le chiffre nominal de son actif à une valeur commerciale ordinaire; ceux qui ne l'ont pas fait ont dû se retirer des affaires. Pourquoi ne ferions-nous pas de même en ce qui concerne la Marine canadienne? Je ne veux dénoncer aucun projet; je ne suis pas chargé de défendre les intérêts de la Marine de l'Etat; mais je suis convaincu que nous devrions, en justice, faire un effort véritable pour la maintenir et en rendre l'exploitation fructueuse.

M. MARLER: Monsieur l'Orateur, pour des raisons qui n'intéressent pas la Chambre je n'avais pas l'intention de prendre part, en ce moment, au présent débat; je me proposais d'attendre que le rapport du comité spécial fût communiqué au Parlement. Mais le sujet a une si grande importance pour l'ensemble du pays que, suivant moi, il convient de renvoyer le bill basé sur cette résolution à un comité pour y être étudié.

Au cours de la discussion, surtout lorsqu'elle est un peu vive, on est porté à perdre de vue le point le plus important qu'il s'agit d'examiner, soit simplement en l'évitant, soit en l'étouffant sous une autre idée. Dans ce débat-ci, le contrat Petersen n'est pas le point le plus important à étudier; ce n'est qu'un incident, une proposition qui peut être ratifiée ou rejetée par le comité auquel elle sera renvoyée. Pour moi, le point principal à examiner est celui de savoir s'il convient, je dirai même s'il est rigoureusement nécessaire d'abaisser nos tarifs de transport du lieu de production au lieu de consommation, afin de permettre à ceux qui cultivent, qui produisent et qui fabriquent d'obtenir des profits raisonnables. Quant à savoir si le contrat Petersen est le moyen qu'il convient d'adopter pour atteindre ce résultat, c'est une autre affaire. Il peut y avoir d'autres moyens; il est possible qu'on suggère d'autres méthodes au comité spécial. Mais pourquoi s'opposerait-on au renvoi du bill contenant ce contrat à un comité qui étudiera les meilleurs moyens à prendre pour abaisser les prix de transport? Voilà comment j'envisage la question.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable collègue me permettra de l'interrompre. Peut-il me montrer quoi que ce soit dans cette résolution disant qu'en cas d'adoption elle sera renvoyée à un comité? Ensuite, en appuyant cette résolution, l'honorable député n'approuve-t-il pas, par le fait même, le contrat avec sir William Petersen?

M. MARLER: Les questions de l'honorable député sont très à propos et je le remercie de me les avoir posées. Certes, il n'y a rien dans la résolution disant que le projet de loi sera soumis à un comité. Mais, le ministre du Commerce (M. Low), en présentant la résolution, a fait remarquer, dès le début de ses remarques, que le projet de loi serait soumis à un comité spécial. Voilà ce qui a été distinctement et clairement déclaré et j'estime que dans notre procédure parlementaire, il est juste d'accepter la parole d'un ministre qui fait une pareille déclaration à la Chambre.

Mon honorable collègue m'a demandé aussi si en adoptant la résolution nous n'adoptions pas, par le fait même, le contrat. Je réponds que non, parce que le premier ministre (M. Mackenzie King) a formellement annoncé—je citerai ses paroles dans un instant—qu'on sera libre de rapporter le contrat à la Cham-

bre avec toutes les corrections, additions ou modifications que le comité jugera à propos de soumettre à l'examen du Gouvernement. Si mon honorable collègue veut me le permettre, je lui répondrai un peu plus explicitement dans un instant.

M. GOOD: Puis-je poser une question à l'honorable député? Le premier ministre n'a-t-il pas dit, en même temps, que si sir William Petersen n'acceptait pas les modifications suggérées par le comité, le Gouvernement s'en tiendrait aux conditions actuelles du contrat?

M. MARLER: Non, je ne le comprends pas ainsi. Mais si l'honorable député veut lui aussi me pardonner...

M. GOOD: Je souhaite d'avoir tort.

M. MARLER: ...j'ai l'intention d'en parler au cours de mes remarques; mais, en attendant, je répondrai à mon honorable collègue que j'appuie la proposition, parce qu'il est entendu qu'elle sera renvoyée à un comité. J'adopte la même attitude que j'ai prise déjà dans cette enceinte et ailleurs et à laquelle j'entends adhérer—j'ai exprimé ce point de vue particulièrement au cours d'un discours au Canadian Club de Montréal, le 15 décembre dernier—c'est qu'il faut absolument, si l'on veut rendre la production avantageuse dans notre pays, avoir des tarifs de transport qui permettent d'écouler nos produits sur les marchés du monde. Je répète donc que, d'après moi, cette résolution-ci nous offre l'occasion de discuter cette phase de la question des transports qui a trait aux voies maritimes et je souhaite qu'un jour nous puissions avoir aussi l'occasion de discuter l'autre phase, celle du transport terrestre.

L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a demandé très à propos si nous n'adoptions pas le contrat en approuvant la résolution. Je ne le pense pas, parce que le premier ministre a déclaré, il y deux jours, comme l'avait fait précédemment le ministre du Commerce, que le contrat serait renvoyé à un comité spécial qui examinerait à fond tout ce qui s'y rapporte. Or, renversons l'ordre des choses: supposons qu'un nombre suffisant de députés se prononcent contre la résolution, est-ce que nous pourrons trouver l'occasion que nous cherchons tous, c'est-à-dire celle de discuter la question des tarifs maritimes, lesquels, sans aucun doute, sont liés de près aux tarifs de transport par terre? Au comité, nous pourrons, en prenant ce contrat comme base de discussion, entendre des témoins et obtenir tous les renseignements qu'il est nécessaire d'avoir à ce sujet. Je le répète, aurons-nous jamais l'occasion de discuter cette importante question des transports si la mesure actuellement discutée par la Chambre n'est pas renvoyée à un comité? Pour moi, ce point est de la plus haute importance. J'avoue franchement que je veux examiner la question sous toutes ses faces avant de me décider, mais je ne veux pas qu'on m'enlève l'occasion d'entendre les divers armateurs et experts en transports qui seront assignés devant le comité et qui, par conséquent, m'éclaireront et éclaireront la Chambre sur un sujet que j'estime l'un des plus compliqués.

M. KENNEDY (Edmonton): Ne pourrions-nous pas atteindre ce but sans nous prononcer au sujet de la résolution?

M. MARLER: Oui, et c'est ce que mon honorable ami de Bow-River (M. Garland) a soutenu hier soir dans son excellent discours. Je suis d'avis que son idée était excellente sous tous les rapports et je puis avouer que je préférerais de beaucoup adopter la méthode qu'il nous a suggérée hier soir. Mais ce n'est pas le point qui nous intéresse dans le moment, si mon honorable ami me permet de le lui dire. Je n'ai pas la liberté, et mon honorable ami de Bow-River ne l'a pas davantage, de soumettre ce mode de procédure à la Chambre et de le faire adopter. En réalité, il a dû convenir lui-même que sa suggestion ne pouvait pas se soumettre à la Chambre et ne pouvait être adoptée. Par conséquent, je ne puis faire mieux qu'accepter les instruments qu'on a mis à notre disposition afin de nous permettre de renvoyer la mesure devant un comité où nous pourrions la discuter à fond.

M. GARLAND (Bow-River): Mon honorable ami veut-il aussi informer la Chambre que le Gouvernement est en mesure et a plein pouvoir pour adopter la méthode que j'ai offerte?

M. MARLER: Oui, je pense que mon honorable ami a parfaitement raison sous ce rapport.

M. STANSELL: Je ne désire pas interrompre, mais il est un point fort important que je voudrais voir élucider. Si la question est renvoyée devant un comité spécial et si celui-ci croit sage de proposer certaines modifications dans les clauses du contrat et que ces propositions soient adoptées, le contrat n'aurait plus la forme qu'il revêt aujourd'hui. Ne faudrait-il pas alors que nous nous adressions à sir William Petersen pour obtenir un nouveau contrat? En d'autres termes quels effets l'adoption des modifications proposées par le comité aurait-elle sur le contrat?

M. MARLER: Il est parfaitement clair qu'on ne saurait modifier un contrat sans le

consentement des parties contractantes. Si le contrat nous revient du comité avec des modifications que le Gouvernement ne saurait accepter ou que sir William Petersen ne voudrait pas accepter, toute la question est de nouveau ouverte à la discussion par la Chambre et c'est une situation que je prévois. En réponse à mon honorable ami, j'admets franchement que je ne mets pas en doute la bonne foi du Gouvernement comme il l'a démontrée ici en soumettant ce même contrat à un comité. Au cours du débat, des ministres responsables nous ont déclaré que si des modifications sont apportées au contrat actuel, si on ne se conforme pas à l'esprit de ce contrat, toute la question sera susceptible d'être de nouveau discutée; et je réserve ma propre attitude et mon vote pour le moment où la question nous reviendra de nouveau après l'étude du comité.

M. BOYS: Mon honorable ami entend-il que si des changements sont opérés au sein du comité et que sir William Petersen ne les accepte pas toute la question sera de nouveau soumise au débat de la Chambre?

M. MARLER: Non.

M. BOYS: Il est certain que si le Gouvernement ne les accepte pas, cela termine toute l'affaire.

M. MARLER: Le rapport du comité doit être soumis à la Chambre.

M. BOYS: J'ai peut-être mal compris mon honorable ami. J'ai cru qu'il disait tout d'abord, que si le comité suggérait des changements que ni le Gouvernement ni sir William Petersen ne voudraient accepter, cela mettait fin à l'affaire. Ensuite, il a semblé nous dire que la question reviendrait du comité pour être discutée. Ce que je prétends, c'est que si sir William Petersen refuse d'accepter les modifications apportées, cela met fin à toute la question.

M. MARLER: Cela met fin au contrat, mais cela n'empêche pas une nouvelle discussion à la Chambre. Le rapport du comité sera certainement discuté dans cette Chambre: le comité ne peut pas faire rapport à d'autre corps qu'à celui qui lui a donné l'existence.

M. BOYS: Je présume que mon honorable ami reconnaîtra que la discussion serait inutile parce que si sir William Petersen n'accepte pas les modifications, le contrat prend fin.

M. MARLER: Pas nécessairement. Je m'exprimerai autrement, et je crois que mon honorable ami se convaincra que je discute ce point sans préoccupation de poste. Supposons que le comité modifie le contrat et que sir William Petersen ne veuille pas accepter les modifications, évidemment, le contrat ne sera plus le même, et il en faudrait un autre. Mais je prétends que toute la discussion qui aura lieu dans le comité et tous les témoignages que nous entendrons relativement aux prix du transport nous renseigneront beaucoup sur le sujet et nous aideront peut-être à proposer quelques moyens, agréables ou non au Gouvernement, que le comité jugerait de nature à résoudre radicalement ce qui apparaît comme l'un des plus graves et des plus décisifs problèmes dont nous devions nous occuper.

L'hon. M. STEVENS: Alors, pourquoi ne pas renvoyer cette affaire au comité avant que la Chambre approuve ce contrat.

M. MARLER: J'ai déjà répondu à cette question lorsqu'elle m'a été posée par mon honorable ami de Bow-River (M. Garland).

L'hon. M. STEVENS: Non.

M. MARLER: Oui, mais j'y répondrai encore. Je ne connais pas de raison pourquoi l'on ne procéderait pas ainsi et, moi-même, je le préférerais. Mon honorable ami ne peut pas douter de la sincérité de cette réponse.

M. GOOD: L'honorable député croit-il que le Gouvernement tenant compte des renseignements fournis au comité, examinerait d'autres moyens de fixer les tarifs, dans le cas ou le comité repousserait le contrat?

M. MARLER: Je ne suis aucunement autorisé à parler au nom du Gouvernement. Mon honorable ami sait que sur beaucoup de choses le Gouvernement ne me considérerait pas comme un bon conseiller. Mais je serais bien surpris si le Gouvernement n'accueillait pas, au besoin, quelque autre méthode de régler cette question qui lui serait proposée par le comité; en fait, je serais bien désappointé s'il agissait différemment.

Mais je dirai de nouveau à l'honorable député de Brant (M. Good) et à tous mes honorables collègues que j'approuve cette manière de renvoyer l'affaire à un comité, parce que je n'en connais pas d'autre, et que je désire voir toute cette question de transport examinée à fond et expliquée par ceux qui s'y connaissent et peuvent nous dire au juste ce qui en est. Ensuite, nous serons en état de nous prononcer, non pas à l'aveugle, mais comme des hommes qui ont épuisé tous les moyens de se renseigner, et par conséquent, de prendre les mesures proportionnées à une situation que je considère et que la plupart des honorables députés considèrent grave et essentielle pour le pays.

Mais il y a plus. Ces sociétés de navigations ont été dénoncées; elles ont été accusées. L'on a affirmé l'existence d'un coalition des plus dangereuses. L'on a accusé ces sociétés de ruiner le commerce et de bien d'autres choses semblables. Ces armateurs auront l'occasion de venir justifier leurs tarifs, s'ils le peuvent; et si leurs prix sont arbitraires le comité pourra peut-être leur suggérer quelque solution, non seulement avantageuse pour le pays, mais de nature également à permettre aux sociétés de transport de continuer leurs opérations d'une façon juste et raisonnable.

Qu'il soit bien compris, monsieur l'Orateur, qu'en votant pour cette résolution, mon but est d'arriver à connaître dans tous ses détails la question des tarifs de transport et d'être en état de dire à mes électeurs ce qui doit être fait pour le bien du pays en général. Voilà l'attitude que j'ai déjà prise à Montréal et que j'entends maintenir en cette Chambre. Je veux être en état d'appuyer convenablement sur des témoignages l'opinion que j'ai déjà exprimée. Si je croyais que cette résolution devait priver une société ou un individu d'aucun droit raisonnable découlant de son commerce, je me demande si je me déciderais à l'appuyer, mais je ne crois pas qu'elle produise cet effet. Mes honorables amis me permettront de rappeler brièvement ce que je disais en discutant l'adresse: A cette occasion, après une longue étude et, je crois, avec précision, j'analysai au meilleur de ma connaissance la situation financière du Dominion et, d'après les chiffres soumis—chiffres que j'ai nullement l'intention de répéter aujourd'hui—je conclus alors à l'inutilité de songer à réduire le fardeau des impôts, bien que ce soit le grand désir de tous les gens du pays, tant que nous n'aurons pas mis fin aux déficits de nos chemins de fer. Pour obtenir un profit de nos voies ferrées, j'ai dit suivant la vieille formule, qu'il nous faut augmenter la population de ce pays. Mais j'ai ajouté qu'il était impossible de garder nos gens au pays, encore moins d'attirer les immigrants, si ceux qui sont ici ne peuvent vivre dans la prospérité que devrait leur assurer la production. J'ai déclaré alors en termes très clairs que toute politique d'immigration, quelle qu'en soit la sagesse et l'efficacité, est vouée à l'insuccès si les immigrants qui nous arrivent ne peuvent produire avec profit et vivre dans un confort raisonnable. Autrement, ils ne resteront pas, et non seulement nous perdrons notre population, mais il nous sera impossible de combler les vides et les deniers consacrés à l'immigration le seront en pure perte. J'ai fait de nouveau ces déclarations à Montréal le 15 décembre dernier et je les répète aujourd'hui.

[M. Marler.]

Passant à l'idée sur laquelle se basent ces opinions, monsieur l'Orateur, pouvez-vous m'indiquer comment nous allons obtenir la production profitable dans certaines sections du pays sans des tarifs de transport raisonnables? Prenons la carte du Canada et rendons nous compte à quel point notre population se trouve dispersée sur une vaste étendue: comment pouvons-nous espérer le succès de nos gens si les prix de transport ne leur permettent pas de placer leurs produits sur le marché? J'ai dit alors, qu'à mon sens, ce n'était pas une question des tarifs du pays du Nid-de-Corbeau, ni, ajouterai-je, des frets maritimes de la coalition; pour moi, il s'agit de fixer les prix de transport sur terre et sur mer de façon à permettre aux produits de ce pays d'atteindre les marchés malgré la concurrence des autres pays. J'ai dit, de plus,—et je l'ai répété dans ma propre circonscription—que, peut-être, les compagnies de chemin de fer et de paquebots ne peuvent accorder ces tarifs et poursuivre leurs opérations. Ces compagnies de transport doivent vivre et tout homme raisonnable, je crois, ne leur refusera pas une rémunération suffisante pour les services qu'elles donnent. Mais si les compagnies de transport ne peuvent accorder les tarifs modérés dont je parle et poursuivre leurs opérations, il faut alors découvrir quelque autre moyen de réduire ces tarifs de transport à un point qui permettra à nos produits d'atteindre les marchés avec avantage pour les producteurs.

Cela m'amène, vraiment, à la question des subventions. Les honorables députés n'ont pas à douter de mon opinion à cet égard. Les subventions ne sont pas économiques à plusieurs points de vue; mais, en ce moment, nous ne pouvons rechercher ce qu'il y a de plus économique. De fait, nous n'avons pas un pays économique à développer. Notre marché naturel de plusieurs de nos produits de l'Ouest est à quelques milles au sud; c'est là le marché naturel d'une grande partie du charbon de l'Alberta et d'autres produits de l'Ouest. Mais pouvons-nous atteindre ce marché? Non. Conséquemment, il nous faut transporter ces produits à travers le continent de la façon la plus économique, puis à travers l'océan jusqu'aux marchés européens. Et par conséquent, lorsque nous parlons de subventions, bien que ces dernières puissent ne pas être économiques, elles sont, cependant, nécessaires, je crois, si on veut réduire les tarifs de transport à un niveau suffisamment bas pour permettre à nos produits d'atteindre leur destination finale pour être mis sur le marché. Il est bien vrai qu'il est possible de réussir, jusqu'à un certain point, sans subvention, à remanier nos tarifs de transport sur terre et sur mer de façon que certains produits soient assujétis à

un tarif un peu plus élevé, ce qui permettrait le transport des denrées principales à un taux nécessairement moins fort. C'est ce dont je veux m'assurer, et ce comité spécial me renseignera, car des experts en matière de transport viendront nous dire si oui ou non il est possible de fixer des tarifs sur la base que j'ai indiquée.

M. WOODSWORTH: Est-ce que l'honorable monsieur n'atteindrait pas aussi bien son but s'il payait une subvention aux cultivateurs au lieu de la verser aux chemins de fer?

M. MARLER: Mon honorable ami de Winnipeg-Centre a absolument raison sous ce rapport et je suis heureux qu'il ait mentionné le point. J'allais aborder ce sujet plus tard, mais je l'aborde immédiatement. Je me suis toujours demandé si toute réduction des tarifs de transport ne se trouvait pas entièrement supprimée entre le point de production et celui de consommation sans que le producteur réel en retirât le profit. C'est là, je crois, la thèse de mon honorable ami. Il est certain que notre système de distribution est un des plus dispendieux du monde. A mon sens, le cultivateur produit certainement à bon marché, vend à un prix raisonnable et, cependant, lorsqu'il s'adresse au détaillant, le consommateur doit payer un prix énorme. Qui est-ce qui profite de cet écart? Je l'ignore. Il en est ainsi pour le transport. Prenez un tarif pour les bestiaux ou pour toute autre denrée et réduisez-le; je ne suis pas sûr que le producteur en bénéficie comme je le voudrais. Et pour ma part, je reconnais avec mon honorable ami de Winnipeg-Centre que nous ferions bien mieux, si la chose était possible, de remonter à la source même, au point de production, et de dire à l'éleveur de bestiaux: "Si vous expédiez cent têtes de bétail, nous allons voir à faire réduire de tant par tête le prix du transport". Et nous pourrions aller auprès des compagnies de transport et faire avec elles une convention en conséquence.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Supposons que nous inaugurions un système de subventions sur une assez vaste échelle, cela entraînera des taxes supplémentaires.

M. MARLER: Certainement.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): A moins de résoudre le problème que comporte l'incidence de l'impôt, il se peut qu'il faille imposer au peuple donnant la subvention, des taxes égales au plein montant de la subvention, si l'on veut que celle-ci soit payée.

M. MARLER: Cela est vrai jusqu'à un certain point que voici, et c'est mon argument: en favorisant l'augmentation de la population de ce pays, on augmentera les affaires de nos chemins de fer. Que mon honorable ami examine les exposés financiers de ce pays, année par année, et il trouvera que nous progressons sauf en ce qui regarde nos chemins de fer. Donnez à nos chemins de fer un volume d'affaires suffisant, et ils combleront d'eux-mêmes leur déficit. Je reconnais avec mon honorable ami que nous pourrons avoir l'incidence de l'impôt, mais je prétends que celui-ci sera très rapidement neutralisé si nous avons une augmentation de population pour grossir le volume d'affaires de nos chemins de fer. Mais que mon honorable ami me permette de présenter la question sous un autre jour. Supposons que cela n'arrive pas, supposons que nous maintenions un système de transport avec des tarifs tels qu'il n'y ait pas profit à expédier des animaux ou autres produits, les producteurs demeureront-ils dans notre pays? Non, puisqu'ils ne pourront pas gagner leur vie. Il s'ensuit donc que, si l'exode de notre population s'accentue, les impôts actuels seront augmentés d'autant.

On propose de renvoyer ce projet de loi devant un comité spécial; je crois donc que le Gouvernement a ceci en vue: il désire que la discussion se fasse devant un comité spécial de la Chambre; qui étudiera la question et soumettra au Gouvernement un projet en vue de développer une production rémunératrice en ce pays, de nous procurer des marchés avantageux; on retiendra ainsi nos gens chez nous et on en attirera d'autres. Je crois aussi que le Gouvernement n'a aucunement le désir de priver aucune personne ou aucune compagnie des profits qu'elles peuvent légitimement attendre de leurs placements. Je regrette que le premier ministre (le très honorable Mackenzie King) ne soit pas à son siège. J'aurais aimé à lui poser cette question, et je crois qu'il aurait répondu par l'affirmative. S'il répondait ainsi, cela me prouverait qu'en consentant à renvoyer cette affaire à un comité spécial, j'aide à réaliser l'intention que j'ai moi-même à l'esprit, c'est-à-dire l'expansion d'une production rémunératrice en ce pays.

Je veux revenir un instant à la question des frets maritimes. J'ai dit que les compagnies de transport ont été en butte à des critiques très sérieuses et très hostiles. Ces critiques ne datent pas seulement de la présentation du rapport Preston. Elles n'ont pas commencé de la façon loyale dont mon honorable ami de Brome (M. McMaster) a exposé la question devant la Chambre dans son rapport. Elles n'ont pas commencé avec les lettres que le premier ministre a lues à

la Chambre ces jours derniers. Elles remontent à bien plus loin que cela. Mon très honorable ami qui dirige l'Opposition (M. Meighen)—et je puis ajouter, monsieur l'Orateur, que j'en parle sans esprit de parti,—exposa cette question d'une façon très claire et très complète dans un débat qui remonte à 1913. Il fit un discours très brillant sur cette question des frets maritimes. Il l'exposa d'une façon complète devant la Chambre, et à en juger par la façon dont il traita son sujet, personne ne pouvait douter de son attitude. Je répète que je ne cite pas mon très honorable ami à un point de vue d'esprit de parti; je cite simplement ses remarques lumineuses pour faire voir que la question des frets maritimes a été posée devant le pays plusieurs années avant que les présents rapports fussent déposés devant cette Chambre et avant le débat actuel. Je vais lire quelques-unes des remarques faites à cette époque par mon très honorable ami.

En premier lieu, il demanda la permission de proposer l'ajournement de la Chambre dans le but de discuter une certaine question d'intérêt public urgent, procédé qui, tous les honorables députés le savent très bien, s'emploie très rarement; c'est un procédé faisant croire qu'on a au moins une question très importante à soumettre à la Chambre, une question qui ne doit pas être remise à deux ou trois ans, mais qui doit être discutée sans délai. En proposant cet ajournement, il—

Il demanda l'ajournement de la Chambre dans le but de discuter une question urgente d'intérêt public, à savoir: l'augmentation rapide et alarmante des prix de transport de l'Atlantique-Nord et le devoir qui incombe au Gouvernement à cet égard.

Je ne traite pas dans un esprit de parti les compagnies de navigation. Je ne critique pas maintenant leurs tarifs, ni leurs manières de procéder; je ne dis pas non plus que le marché Petersen, tel qu'on l'a présenté à la Chambre, constitue la meilleure solution au problème; mais je prétends que, si cette question était d'extrême urgence en 1913, elle l'est beaucoup plus aujourd'hui, car l'état des affaires au Canada devient de plus en plus critique, quant aux impôts et aux dépenses publiques, parce que nous avons acheté un long réseau de voies ferrées que nous devons entretenir; ce qui veut dire qu'il est maintenant plus important qu'en 1913 de produire et de vendre avec profit. Personne, je pense, ne peut mettre cette affirmation en doute. Mon honorable ami ajouta dans son discours:

Mais quoi qu'on puisse dire, il n'y a pas de doute que ce soit un sujet grave et d'une importance croissante.

[M. Marler.]

Il ajouta encore:

A l'exception des Etats-Unis d'Amérique, aucun pays n'est aussi vitalement intéressé dans les frets maritimes de l'Atlantique-Nord que le Canada. Nous importons énormément du Royaume-Uni et nous lui vendons une grande partie de l'excédent de notre production. De l'application raisonnable. . .

Je prie l'honorable député de noter ces mots:

. . . De l'application raisonnable des frets maritimes, dépendent, dans une large mesure, les bénéfices de ce commerce et par conséquent la prospérité du pays.

J'assure de nouveau mes honorables amis de la gauche que je ne cite pas les paroles du très honorable chef de l'opposition dans un but malicieux ou de controverse, ni pour soulever des conflits de partis ou défendre la doctrine d'un groupe. Je cite ses paroles parce que je les admire. Je crois que, à cette époque, on les considéra hautement. Je suis persuadé de plus que nous avons à étudier, maintenant, les questions mêmes qui furent soulevées dans ce débat de 1913; que nous devons les comprendre et les résoudre; que nous ne devons pas, comme des enfants, récriminer contre les méfaits de certains de nos concitoyens, propriétaires de paquebots. Mais nous devons demander à ces gens de comparaître devant un comité, ce qu'ils feront, pour exposer leur point de vue d'une manière loyale et équitable envers le comité de sorte que nous, en tant que représentants du peuple canadien, nous pourrons tenter, si possible, de fixer des frets justes pour eux et justes pour nous aussi. Mon très honorable ami ajouta, en termes aussi clairs:

Quelles que soient les difficultés du problème, son importance demande qu'on cherche une solution.

Il cita le tableau des frets maritimes. A la fin de son discours, il se dit persuadé de l'existence d'un monopole et il affirma, en termes clairs et précis, que, à son avis, on devait examiner cette question du monopole. Il ne fit pas cette déclaration sur un ton arrogant ou sans modération, mais sur le ton même que j'emploie aujourd'hui; il dit, lui aussi, que nous avons besoin de renseignements sur ce point avant de conclure un nouveau marché, que nous désirons et exigeons ces renseignements et que nous devons nous proposer de fixer, si possible, des frets convenables.

Mes honorables amis du parti conservateur furent du même avis à cette époque, ce qui est assez curieux. L'honorable George Perley, maintenant sir George Perley, était alors ministre du Commerce. Le débat dont je parle se prolongea. Mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen), qui était alors simple député, prononça ces paroles significatives, que j'approuve à tous égards:

Quoi qu'il en soit, si j'ai soulevé ce débat, c'est afin d'attirer l'attention de la population canadienne, par l'intermédiaire du Gouvernement, sur la forte augmentation qui s'est produite, de lui faire remarquer l'aspect

très sérieux de cette question par rapport à notre prospérité et pour assurer au Gouvernement la collaboration effective et la sympathie de la nation canadienne dans les démarches qu'il croira devoir faire pour améliorer cet état de choses.

C'est dans ces sentiments que je parle moi-même aujourd'hui. Je veux assurer la sympatrie des membres de tous les groupes à un mouvement sans acception de parti, s'il est possible de le lancer, afin d'examiner l'état de choses dont on se plaint, de voir s'il existe vraiment, et, le cas échéant, de tenter, si faire se peut, de l'améliorer. Aucun de mes honorables collègues ne peut nier la loyauté de cette manière de voir. Personne ne peut venir affirmer devant moi, dans mon comté, que je veux faire tort à quelqu'un, ou que je cherche à commettre une injustice. Je me borne à affirmer ceci, reprenant les paroles de mon très honorable ami: Que la nation canadienne sache bien ce qu'elle veut; qu'elle vienne ensuite nous dire si l'on ne peut améliorer l'état de choses actuel, dans l'intérêt général du pays. Qu'est-ce que cela veut dire — le bien général de tout le pays? Pourquoi nous citoyens de Montréal déclarerions-nous qu'il ne devrait pas y avoir d'enquête sur l'à-propos d'une telle entreprise? Le bien-être de Montréal n'est-il pas lié au bien-être de tout le pays? Il y en a qui ne le pensent pas.

M. McMASTER: Ils sont ignorants, s'ils ne le pensent pas.

M. MARLER: Eh bien oui, il y a des gens qui ne le pensent pas. Il y des gens qui mettent en doute tout ce que l'on dit à l'appui de telle ou telle manière de faire. Je ne suis pas de ceux qui prétendent que n'importe quelle politique arrêtée est bonne pour tout le pays. Ce que j'affirme c'est que ce pays doit aller de l'avant et que nous devons collaborer tous à son expansion de la façon la plus généreuse et la plus judicieuse, en tenant compte des intérêts de tous.

Mais revenons à la question. Comme je le disais à l'instant, le débat du 5 mai 1913 se prolongea. A ce moment-là sir George Perley était ministre intérimaire du Commerce, et il devint, plus tard, haut commissaire canadien. Que disait-il en 1913? Que pensait-il de l'attitude de mon très honorable ami, alors simple député, et qui avait soulevé cette question à la Chambre? L'a-t-il combattu? Pas du tout. Voici en quels termes sir George Perley s'est exprimé, et ses paroles étaient fort à propos au sujet de la déclaration faite par mon très honorable ami:

Je crois que la Chambre doit remercier l'honorable représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen) pour avoir soulevé cette question d'une façon aussi juste et exempte d'esprit de parti.

C'est avec cet esprit que je veux parler aujourd'hui en cette Chambre—d'une façon juste et sans esprit de parti. C'est pourquoi je n'hésite pas à inviter tout député en cette Chambre d'envisager cette question dans le même esprit de justice et d'indépendance, pour que nous puissions bien discuter et bien comprendre ce qu'est la situation. Sir George Perley continue:

J'estime que c'est une des plus importantes questions qui s'imposent au Canada, aujourd'hui, car elle se rattache aux tarifs du transport maritime de nos produits qui prennent la route de la mère patrie. Les représentants de l'Ouest ont discuté principalement la question des tarifs maritimes, et je regrette presque que le débat ait été restreint à cet aspect particulier du problème du transport.

Puis il continue:

Le problème du transport est un des plus graves—sinon le plus sérieux—problème que le Canada doit résoudre.

Faites bien attention aux termes. Je prends plaisir à les citer. Ils sont l'expression de mon opinion, pour ce que mon opinion peut valoir, mais ce sont des termes que nous devrions tous méditer. Sir George Perley poursuit:

Nous avons construit de grands canaux; nous avons dépensé de l'argent à la construction de nos chemins de fer et nous avons pris le moyen de charger une commission de chemins de fer de régler les tarifs de transport, une commission, dont à mon sens, nous devrions être fiers.

Et il continue à montrer que la commission a bien rempli son devoir. Mais ce que je voudrais faire remarquer à la Chambre c'est ceci: nous avons nos réseaux de chemins de fer, nous avons notre système de canaux, nous avons nos grandes routes. A quoi servira tout cet argent dépensé pour ces services si la population du Canada ne les utilise pas? Comment parviendrons-nous à garder nos gens et à les établir sur des fermes ou ailleurs à moins que leur travail ne soit profitable? En examinant bien la carte du pays il n'est pas un député qui veuille soutenir que la question du transport doit être considérée ici de la même façon qu'aux Etats-Unis. Au Canada il faut jeter des ponts et traverser les immenses étendues rocheuses qui se déroulent à l'ouest de Sudbury sur une distance de plusieurs centaines de milles. Il y a, en outre, les nombreuses difficultés d'ordre géographique à surmonter; tandis que les Etats-Unis ont à approvisionner un immence marché domestique avant que leurs produits atteignent les ports de mer. C'est un débouché que nous n'avons pas et nous ne saurions nous arrêter au bord de la mer; notre production doit traverser l'océan pour trouver son débouché, et c'est là la question que nous avons à étudier.

Au cours du même débat, sir Robert Borden, alors M. Borden, et qui, si je ne fais pas erreur, n'était pas premier ministre, insistait lui, aussi, sur ce point. Voici en quels termes il termina son discours:

Un pays comme le Canada qui fait un commerce considérable d'exportation de produits agricoles particulièrement de céréales, de blé et de farine, est sans aucun doute très intéressé à ce que les tarifs de transport soient raisonnables, et aucune question ne mérite plus l'attention du Gouvernement et l'adoption d'une loi propre à faire disparaître toute injustice ou tort qui peuvent avoir existé dans le passé.

Ainsi dirai-je; j'ai recueilli beaucoup d'encouragement à lire ce débat. A mes yeux, ce qui a été formulé là est le bon sens même et c'est précisément ce que je voudrais voir se réaliser quant à ce projet de loi avant qu'on le renvoie au comité.

Je passe à un autre aspect de la question et je citerai encore mon très honorable ami qui dirige l'Opposition (M. Meighen). Je suis peiné de ne pas le voir à son siège, car je souhaiterais qu'il pût entendre cette citation.

Le Feuilleton porte actuellement une résolution de lui dont voici le dernier paragraphe:

Que pour permettre aux produits des provinces de l'Ouest et des Provinces maritimes d'atteindre plus facilement ces marchés agrandis. . .

L'hon. M. STEVENS: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'a pas le droit de citer une motion dont avis a été donné et qui apparaît au Feuilleton.

M. MARLER: Pardon, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: ...bien que le premier ministre, l'autre jour, je dois le dire, ait cité une partie de la même résolution.

L'hon. M. STEVENS: J'invoque le règlement, simplement parce que mon chef (M. Meighen) n'est pas ici, et que même s'il était présent, il ne pourrait pas discuter la motion. De sorte que si l'honorable député la citait, il aurait un avantage tout à fait injuste.

M. l'ORATEUR: Il est hors de doute que l'honorable député enfreignait le règlement.

M. MARLER: Mon honorable ami a parfaitement raison et je ne me formalise pas du tout de ce qu'il ait invoqué le règlement. Indirectement je puis toutefois, si c'est permis, parler de certaines opinions exprimées dans une résolution inscrite au Feuilleton, à savoir:

L'hon. M. STEVENS: Règlement! Je ne voudrais pas paraître chicanier, mais c'est une règle bien établie qu'une motion inscrite au Feuilleton ne saurait faire l'objet d'une discussion par un honorable député, alors qu'il traite d'une autre question soumise à la Chambre. Le motif de mon objection est patent. Le très honorable député, au nom de qui cette motion est inscrite ne peut absolument pas discuter la question qui en fait l'objet; il ne peut même pas répondre à l'honorable député qui la soulève. Cette situation est donc manifestement injuste.

M. MARLER: J'ai déclaré moi-même dans la ville de Montréal, le 15 décembre, que pour permettre aux produits des provinces de l'Ouest et des provinces Maritimes de parvenir aux débouchés avec profit, il faudrait fixer les prix de transport de manière, au besoin, à ce que le pays entier supportât une partie du fardeau. D'autres ont répété l'opinion que j'exprimais alors; le premier ministre l'a commentée dans cette Chambre et les quotidiens l'ont aussi répétée. J'aimerais à poser cette question: A quoi bon uniformiser les prix de transport, si nous souffrons qu'ils soient maintenus à la hausse sur mer? Pourquoi ne pas poursuivre l'uniformisation afin que les produits puissent bénéficier de prix réduits à bord des vapeurs jusqu'au point de destination? Il me semble que ce raisonnement est logique; et comme j'ai exposé cette idée à Montréal et que d'autres l'ont faite aussi ailleurs, il serait futile, je pense, pour moi ou pour un autre député ayant exprimé cette opinion de se présenter devant cette Chambre et de déclarer: "Oui, nous devrions abaisser les prix de transport sur terre jusqu'à un certain niveau et, au besoin, en faire supporter le coût par le pays tout entier, mais nous ne devrions pas pousser plus loin l'application du principe et nous efforcer d'établir l'échelle de nos frets maritimes en conformité avec les prix du transport sur terre, de sorte que les mêmes produits expédiés d'un même endroit, de la région des prairies, par exemple , puissent parvenir à Liverpool, Dundee, Aberdeen ou tout autre port, aux mêmes conditions équitables." Je ne crois pas que pareille attitude fût rationnelle. Afin d'établir quelque parité entre les prix sur terre et les frets maritimes, le Gouvernement a apporté, pour servir de base à la discussion, un contrat qu'il a conclu avec sir William Petersen. Ce contrat est soumis au Parlement sous forme de résolution et sera plus tard incorporé dans un bill.

Mais remarquez bien ceci: le Parlement est appelé à ratifier le contrat. Une clause spéciale de la convention stipule qu'elle doit être ratifiée, et tant que la ratification n'aura pas lieu, ce n'est pas du tout un contrat. Le Gouvernement ne prend pas devant nous une attitude déraisonnable. Il ne dit pas: "Voici un contrat; c'est à prendre ou à laisser. Peu nous chaut ce que les honorables députés de ce côté-ci ou de l'autre côté de la Chambre peuvent en penser; nous ne nous soucions pas de leur opinion. Nous avons conclu le con-

trat, c'est à prendre ou à laisser; mais vous n'aurez pas un mot de plus à dire à ce sujet et n'aurez rien à y changer." Dès le début de ce débat, le Gouvernement a déclaré que le contrat serait soumis à la considération d'un comité spécial et que ce comité disposerait de tous les moyens pour examiner à fond la convention afin de se rendre compte si elle est bonne ou mauvaise. Le premier ministre a réitéré cette déclaration dans son discours, l'autre jour. Quelqu'un s'est élevé contre cette attitude du Gouvernement sous prétexte que ce n'est pas l'usage des autres parlements; on dit qu'un gouvernement donné ayant conclu d'autres contrats, les ayant signés et clos, il les soumet simplement au parlement, pour que celui-ci les ratifie ou les rejette, comme bon lui semble. Tel n'est pas le cas pour le Gouvernement actuel dans la présente circonstance. Pourquoi agit-il autrement? Dans les contrats antérieurs qui ont été approuvés par la Chambre, il était question de sujets différents de celui-ci. Il ne s'agissait pas de créer une politique nouvelle en matière de tarifs de fret, ni de production sur une grande échelle, il ne s'agissait pas non plus d'un système qui intéresse la vie même du peuple. La convention soumise à l'examen de la Chambre porte sur toute ces choses, et il n'est que juste que le Parlement ait la plus ample latitude, comme le veut le Gouvernement, d'étudier le contrat sous tous ses aspects dans un comité spécial qui aura la faculté d'émettre son avis sur les modifications qu'il conviendrait d'y faire. Je n'hésite pas à dire que si le contrat en question nous avait été soumis dans des conditions telles qu'elles eussent empêché toute discussion et toute investigation utile, je ne sais si je l'aurais accepté. Mais c'est le contraire qui est vrai. Le premier ministre dit bien clairement. Celui-ci déclare, en effet, presque au début de son discours (17 mars):

Quant à savoir si le moyen auquel le Gouvernement recourt pour effectuer cette réglementation sera efficace ou non, c'est une question discutable, je pense, et qui sera débattue pleinement et avec soin.

Il rappelle à ce sujet ce qu'a déclaré le ministre du Commerce:

Le contrat passé avec sir William Petersen pour l'emploi de dix navires sur l'Atlantique serait renvoyé à l'examen d'un comité spécial en même temps que le bill dont le contrat fera partie. Ce comité pourra donc examiner avec toute la latitude désirable les conditions du traité qu'il n'adoptera qu'après s'être parfaitement rendu compte de ses mérites.

Voilà des paroles sérieuses. Mais le premier ministre est plus affirmatif encore. Quelques instants après il ajoute:

Le Gouvernement a cherché dès le début, en présentant le projet de résolution, à faire comprendre à nos collègues qu'après le vote de la résolution et de la 2e lecture du bill ce dernier serait renvoyé à l'examen d'un comité spécial dans la composition duquel tous les partis seront représentés et qui aura les pouvoirs ordinaires pour faire son enquête sur la proposition qui lui sera soumise.

Il ajoute après cela:

Je crois utile de préciser, car il m'a paru que certains membres éprouvaient quelque hésitation à laisser passer le projet de résolution, dans la crainte de se trouver dans l'obligation d'accepter les conditions du contrat lui-même.

Mais je reviens où j'en étais au commencement de mon discours. Le Gouvernement a déposé un contrat qui sert de base à la discussion, lequel sera renvoyé à l'examen d'un comité spécial et sur lequel la Chambre sera appelée à passer condamnation ou à mettre son visa approbateur.

Il y a un autre aspect de la question qui intéresse ma circonscription et moi-même d'une manière toute particulière. Je suis d'avis que la question des frets peut et doit être résolue. Cependant, je dois dire que j'ai beaucoup d'amis parmi les armateurs. J'ai pour eux toute la considération possible, les sachant des hommes respectables et animés du désir de servir leur pays à leur manière. Je ne voudrais pas qu'on les dépouille de ce qui leur est légitimement dû. La convention ne prive pas une seule compagnie de ce à quoi elle a droit. C'est si peu le cas que le contrat dit expressément qu'on pourra en étendre l'application à d'autres compagnies. Un peu plus loin dans son discours le premier ministre s'exprime ainsi:

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement a déclaré, dès le début, qu'il ferait une convention avec n'importe quelle compagnie maritime du pays qui accorderait les mêmes conditions. Nous signerions un pacte aux mêmes termes que le contrat Petersen avec la compagnie de navigation du Pacifique-Canadien ou toute autre compagnie maritime du Canada qui nous donnerait les mêmes avantages que sir William Petersen, c'est-à-dire la fixation des tarifs de transport.

Voilà qui est net. Si les armateurs, après avoir appris l'existence de ce contrat et comment on l'applique aux tarifs du fret, sollicitent les mêmes conditions, le Gouvernement pourra passer avec eux un marché semblable. Quelques compagnies pourront prétendre que l'Etat intervient pour établir des tarifs désavantageux; mais là n'est pas la question. Quiconque a l'expérience de la rédaction des contrats et des lois sait que les conditions sont formulées d'ordinaire en termes généraux. Si donc le Gouvernement invite d'autres compagnies à demander le bénéfice du contrat en discussion, c'est qu'il promet de traiter avec elles loyalement. Le ministre des Chemins de fer ne me désavouera, j'en suis sûr, quand je parle ainsi.

M. COOTE: L'honorable député est-il d'avis que le pays serait en mesure de subventionner tous les navires nécessaires au transport de notre trafic sur l'Atlantique-Nord?

M. MARLER: Certainement; du moment que le système tiendra à augmenter le chiffre de notre production et à la rendre profitable. Voilà la méthode à suivre afin de transporter nos produits sur les marchés d'outre-mer à meilleur compte.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député peut-il nous donner une idée approximative quant au chiffre qu'atteindrait cette subvention annuelle?

M. MARLER: Dans ces conditions?

Le très hon. M. MEIGHEN. Précisément.

M. MARLER: Non; je ne suis pas en mesure de le faire. Je puis fournir un bon nombre de renseignements à mon très honorable ami, mais pas celui-là. Est-il en mesure de le faire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le crois. Le chiffre de la subvention annuelle serait d'environ 34 millions.

M. MARLER: Je ne saurais mettre en doute les chiffres de mon très honorable ami; cette somme de 34 millions toutefois servirait à augmenter le volume du trafic sur nos chemins de fer, ce qui serait une compensation appréciable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai jamais été témoins d'une si grande foi!

M. MARLER: Pas du tout. J'aimerais beaucoup à débattre cet aspect du problème avec mon très honorable ami. Il s'est absenté cet après-midi; Je tiens toutefois à lui faire observer, — de fait j'ai déjà fait cette assertion à Montréal, — que si nous voulons rendre profitable l'exploitation de nos chemins de fer il faut que nous leur procurions un plus fort volume de trafic. Or, l'unique moyen d'augmenter le volume du trafic, c'est d'accroître le chiffre de notre production et de la rendre profitable, et pour cela, il est nécessaire d'augmenter le chiffre de la population canadienne. Si nous tenons compte de notre situation géographique et de notre population si clairsemée, personne ne saurait nier la nécessité de subventionner certaines industries fondamentales, s'il le faut, afin de les développer en attendant le jour où notre pays sera assez peuplé pour fournir un volume de trafic suffisant à nos voies ferrées et éliminer graduellement leurs déficits d'exploitation. Je ne vois pas d'autre moyen d'arriver à ce résultat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le transport maritime est-il une industrie fondamentale aux yeux de mon honorable ami?

M. MARLER: Mon honorable ami ne joue pas franc jeu.

[M. Coote.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà pourtant l'industrie que nous allons subventionner en vertu de la présente mesure.

M. MARLER: Pas du tout. L'attitude de mon très honorable ami n'est pas juste. L'industrie maritime, mon très honorable ami le sait fort bien, est un simple moyen de transport. Je parle en ce moment des industries ordinaires du Canada. Il est nécessaire d'abaisser les tarifs de transport afin de les développer. Voilà une assertion juste et que mon très honorable ami ne saurait mettre en doute.

Le très hon. M. MEIGHEN: Supposons que le Canada inaugure le système d'accorder des subventions aux compagnies maritimes afin d'atteindre le but que vise mon honorable ami et que nous fassions ainsi une dépense annuelle de 33 à 34 millions de dollars; mon honorable ami ne croit-il pas que les autres pays nous feront concurrence? Et dans l'affirmative, à quoi tout cela aboutira-t-il?

M. MARLER: Ce n'est pas le point du tout. Mon très honorable ami soutiendra-t-il qu'il est désirable d'abaisser les tarifs de transport sur terre sans diminuer en même temps les prix de transport sur mer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas bien saisi la question de l'honorable député.

M. MARLER: Mon très honorable ami s'est prononcé dans les journaux et ailleurs en faveur de l'opportunité d'abaisser certains tarifs de transport sur terre et, s'il y a nécessité, — Je ne vois pas que cela soit nécessaire, mais c'est possible et je suis parfaitement d'accord avec lui sur ce point, — de répartir le fardeau sur le pays en général. Or, je lui pose la question: Quel avantage y aurait-il à abaisser les tarifs de transport sur terre à moins de ramener le transport maritime à des prix raisonnables? Allez-vous laisser les marchandises sur le quai, à l'extrémité de la voie ferrée, et sans les transporter outre-mer? Mon honorable ami saisit-il le point que je soulève?

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement; je n'ai jamais prétendu que l'abaissement des frets maritimes ne serait pas avantageux; personne, que je sache, n'a jamais soutenu cette doctrine. Cependant, une bonne partie du volume des marchandises transportées par terre relèvent du trafic interprovincial. Or, le but principal que vise l'abaissement des tarifs de longue distance, c'est de rapprocher les différentes provinces plutôt que de favoriser le commerce d'exportation. Mon honorable ami saisit-il la différence?

M. MARLER: Exactement; c'est très clair. Mais, mon très honorable ami fait une pé-

tition de principe. A maintes reprises, il a affirmé ici qu'à son avis la question de l'abaissement des tarifs ne concerne pas uniquement le trafic interprovincial. A quoi sert le trafic interprovincial en tout cas? Est-il possible de vendre sur le marché de Montréal tout le bétail provenant des provinces des Prairies, ou encore que la province d'Ontario absorbe tout le blé de l'Ouest?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député croit-il que le commerce interprovincial ne vaut rien?

M. MARLER: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous m'avez demandé ce qu'il valait.

M. MARLER: Je veux quelque chose d'un peu mieux qu'un trafic interprovincial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Moi également.

M. MARLER: Lorsque mon très honorable ami discutera une autre partie de ce sujet il conviendra avec moi que les tarifs de transport de long parcours doivent être abaissés de façon à amener nos produits aux ports maritimes. C'est le seul avantage de la réduction des tarifs de transport et il ne s'agit pas ici d'un trafic interprovincial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les deux tarifs devraient être abaissés.

M. MARLER: Maintenant, mon honorable ami abonde dans mon sens; je savais qu'il y viendrait tôt ou tard.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que j'ai toujours pensé, mais l'honorable député ne m'a point compris. Il croyait me comprendre, voilà tout.

M. MARLER: Nous sommes donc d'accord sur ce point. Les bestiaux sont transportés sur les quais de Montréal, les tarifs de l'Alberta ayant été dans l'intervalle abaissés. Ne parlons pas pour le moment de la manière qu'ils l'ont été. Les bêtes à cornes sont sur les quais de Montréal, par suite, ne l'oubliez pas, d'une réduction des tarifs. Eh bien! mon très honorable ami prétendra-t-il un seul instant que nous ne devrions pas faire un effort juste et raisonnable pour diminuer le fret sur le transport de ces bestiaux à Dundee et Aberdeen?

Le très hon. M. MEIGHEN: Personne n'a jamais soutenu le contraire.

M. MARLER: Mon très honorable ami nie-t-il qu'il soit bon d'examiner cette question?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne l'ai jamais contesté.

M. MARLER: Il s'y est opposé par son amendement soumis à la Chambre. Il a essayé d'éloigner cette discussion de la Chambre. C'est ce que j'ai voulu démontrer il y a quelque temps et j'ai regretté de ne pas le voir ici.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai été absent assez longtemps. Néanmoins. mon honorable ami se prononcera-t-il maintenant en faveur de ce contrat ou non? Je le prie de me répondre.

M. MARLER: Ce n'est pas le point en question. Si mon honorable ami avait été présent tout à l'heure, il m'aurait entendu citer textuellement ses observations lors du débat du 5 mai 1913. Je proposerais des plus humblement qu'il...

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne pas répondre à la question?

M. MARLER: Un instant, j'y réponds. Si mon collègue compare mes remarques dans le hansard de demain avec ses commentaires du 5 mai 1913, il verra que j'ai rapporté mot pour mot ce qu'il a dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'avouerai alors que l'honorable député a fait un excellent discours. Mais sera-t-il assez bon de répondre maintenant à la question que je lui ai posée?

M. MARLER: J'ai basé la plus grande partie de mon discours sur celui de mon très honorable ami, de sorte qu'on ne peut l'admirer. Quant à savoir si j'approuve le contrat Petersen, il devrait être soumis à un comité chargé de l'étudier comme base de discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas la motion.

M. MARLER: Comment donc! mais certainement. Mon honorable ami aurait dû être à la Chambre tout à l'heure, parce qu'il aurait été fort bien renseigné sur le sujet. Malheureusement, il ne m'a pas fait l'honneur de m'entendre répéter ses observations du 5 mai 1913 et d'écouter mes arguments.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne m'a guère instruit récemment.

M. McMASTER: Si le leader de l'opposition avait été à son siège il aurait eu des éclaircissements.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment? Le représentant de Brome (M. McMaster) a-t-il parlé?

M. McMASTER: Il écoutait attentivement.

M. MARLER: Monsieur l'Orateur, je crois avoir expliqué clairement mon attitude à cet égard. Il est inutile pour moi d'insister, à

moins que mon très honorable ami le chef de l'opposition ne désire que je répète mes observations pour son édification, ce que je ferai avec plaisir, ou qu'il n'ait des questions à me demander.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je poserai une autre question dès que j'aurai eu une réponse à ma dernière.

M. MARLER: J'y ai répondu au cours de mes remarques, non pas une fois seulement, mais une demi-douzaine de fois, et je prierais mon très honorable ami de les lire avec soin dans les Débats demain matin. Il verra qu'elles sont inspirées entièrement par les siennes même il y a quelques années. Il ne pourra pas ne pas reconnaître ces paroles comme siennes.

Pour terminer j'exprime encore l'espoir que tous les renseignements nécessaires seront communiqués à ce comité. A défaut du comité le débat ne peut pas être éclairé. Je m'étais proposé de dire un mot de la Marine commerciale de l'Etat, non pas pour discuter le comment, le pourquoi et l'opportunité de sa construction; mais je dis ceci au Gouvernement: S'il est possible d'utiliser la Marine marchande la suggestion mérite sûrement l'attention sérieuse du ministère; mais cette question aussi sera débattue devant le comité.

M. COOTE: L'honorable député voudrait-il dire à la Chambre comment, selon lui, il faudrait s'y prendre pour prélever les 30 millions de dollars qu'il faut pour cette subvention?

Le très hon. M. MEIGHEN: Au moyen de l'impôt sur le revenu.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et encore de l'impôt sur le revenu.

M. MARLER: Pas le moins du monde. Mes honorables amis d'en face n'osent prendre une attitude juste et raisonnable devant une question de ce genre. Peut-être redoutent-ils le succès du projet. A moi, ce succès ne paraît pas certain.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'allez pas oublier l'honorable représentant de Macleod (M. Coote).

M. MARLER: Qu'on me permette de répéter à l'intention de l'honorable représentant de York-Ouest (sir Henry Drayton), si mon honorable ami de Macleod veut m'excuser un moment, que ceci donne précisément une réalisation concrète de l'idée de mon honorable ami; c'en est, en quelque sorte, ni plus ni moins que le prolongement. Il ne s'agit pas d'ajouter à l'impôt sur le revenu, sauf peut-être d'une manière temporaire. Mais l'honorable représentant veut-il me dire comment nous pourrons augmenter le mouvement de nos chemins de fer si la production n'est pas rémunératrice?

M. IRVINE: Soumettre le problème à un comité.

M. MARLER: Parfaitement, le soumettre à un comité. C'est ce que préconise toujours mon honorable ami de Calgary-Est (M. Irvine). S'il n'en tenait qu'à lui toute la Chambre se constituerait en un comité pour étudier le régime du crédit. Mais il fait de l'opposition lorsqu'on veut soumettre à un comité un projet important comme celui-ci. "Non", dit-il, "je voterai contre. Je veux bien accaparer le temps du comité de la banque et du commerce pendant deux ou trois mois pour discuter les divers aspects du crédit et pour faire comparaître devant le comité des témoins mandés exprès d'Angleterre".

M. IRVINE: Je demande à mon honorable ami s'il a lu la résolution; et sinon, s'il veut bien en donner lecture à la Chambre.

M. MARLER: Je ne le ferai pas. Mon honorable ami peut la lire lui-même; il n'a pas besoin que je lui en fasse lecture.

M. IRVINE: Je voulais simplement faire connaître à l'honorable député quelle est la résolution qu'il est censé discuter.

M. MARLER: Monsieur l'Orateur, je termine ces remarques plutôt longues. Le projet sera soumis à l'examen d'un comité qui déterminera d'abord s'il existe un syndicat transocéanique; en second lieu, si ledit syndicat opère au détriment du commerce. Les représentants des diverses compagnies de navigation pourront faire valoir en détail leur côté de la question. Le comité sera donc en mesure de décider de la possibilité de la réduction profitable projetée des frets maritimes, et il fera son rapport à la Chambre en conséquence. Si pareil abaissement ne doit entraîner aucun bénéfice le comité,—voici le nœud de toute mon argumentation,—pourra proposer à la Chambre une méthode de réaliser cet objet tant recherché.

M. CHURCH: Monsieur l'Orateur, je profite de l'occasion pour offrir mes félicitations à l'honorable ministre du Commerce (M. Low) de sa prompte accession au poste important de premier lord de l'Amirauté. Après avoir écouté le magnifique discours de mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler), que je puis considérer, je pense, comme le second lord de l'Amirauté, je suis

sûr qu'on donnera son nom à un des dix navires de la flotte Petersen.

Le problème des frets maritimes, et de leur réglementation n'est pas nouveau. Depuis 1896 on ne cesse d'étudier et de débattre cette question. Les frets sont-ils trop élevés? Peut-on les abaisser? Par quel moyen? Y a-t-il une coalition qui détient un monopole et opère au détriment du commerce? Le Gouvernement saisit la Chambre de la présente convention et nous demande de l'approuver. Mais les deux parties contractantes, Sa Majesté le roi, représentée par le ministre du Commerce (M. Low) et sir William Petersen, y ont déjà apposé leur seing et sceau et en ont fait échange et en cas de non-exécution c'est la cour de l'Echiquier du Canada qui intervient. Le Gouvernement dit qu'on ne peut pas dévier du contrat et qu'il est prêt à le défendre jusqu'au bout. Violà comment il propose de faire baisser les prix de transport. Or, il y a trois ou quatre façons de procéder pour essayer d'améliorer la situation: premièrement, en nommant une commission mixte impériale semblable à notre commission des chemins de fer dont la juridiction est fixée par la loi; deuxièmement, en adoptant le projet de subvention du Gouvernement; troisièmement, en développant et en encourageant le service des navires irréguliers qu'on aiderait indirectement en leur facilitant l'accès à nos ports maritimes. Cette méthode en particulier a été approuvée par la "Interstate Commerce Commission."

Le Gouvernement se base sur le rapport d'un comité spécial de la Chambre qui avait été chargé, il y a quelques années, de s'enquérir des conditions agricoles. Ce comité n'avait pas été constitué dans le but d'examiner les tarifs maritimes. Il avait été chargé de s'enquérir des conditions agricoles, mais au lieu de rester dans sa sphère, il étendit ses recherches au transport fluvial et maritime. Pour moi, son enquête sur les tarifs n'en était pas une. Certes, il recueillit les dépositions d'agriculteurs en vue, mais, autant que je me le rappelle, sur la question de transport et de frets, il ne convoqua que peu de représentants des chemins de fer. Cependant, aujourd'hui, le Gouvernement base sa proposition sur le rapport de ce comité.

En contraste avec ce rapport, je signalerai celui du comité du Sénat américain sur les transports interrégionaux, intenationaux et maritimes. Devant ce comité comparurent des experts ayant une renommée universelle en matière de transports maritimes et terrestres, entre autres: M. Acworth, l'expert anglais qui, de concert avec sir Henry Drayton, fit une étude des chemins de fer du Canada. Le rapport indique que la concurrence sur l'océan est essentielle pour régler les tarifs. Par exemple, avant l'ouverture du canal de Panama, toutes les villes américaines, grandes et petites, se plaignaient amèrement des tarifs des chemins de fer, mais avec la concurrence qui suivit l'ouverture du canal de Panama, concurrence entre chemins de fer et bateaux, les chemins de fer furent mis à la raison. Je regrette qu'on n'ait pas cité plus souvent ce rapport volumineux, moderne et pratique. Les témoignages montrent que là où il y a concurrence entre chemins de fer et navires sur des voies parallèles, on peut régler les tarifs; mais sur l'océan, c'est différent. On ne peut pas régir le transport maritime comme on régit le transport terrestre; c'est pour ainsi dire impossible surtout étant donné que les navires ont le monopole. Les conclusions du rapport sont pratiques et conviennent bien au sujet qui nous occupe. Elles confirment ce que je dis; c'est un bon rapport.

Le Parlement devrait ordonner une enquête approfondie. Avec tout le respect que je dois à la Chambre, ce n'est pas à un comité parlementaire qu'il convient de confier l'étude d'un pareil problème. A ce sujet, je diffère d'opinion avec le premier ministre (M. Mackenzie King) et le ministre des Chemins de fer (M. Graham), et je crois être confirmé par le rapport de la commission du Commerce entre états, qui a étudié le côté économique de la question, c'est-à-dire ses effets sur le cultivateur, le manufacturier et le consommateur. D'après moi, seule une concurrence sur l'océan, basée sur la loi de l'offre et de la demande, peut faire baisser les tarifs. Ainsi, l'ouverture du Saint-Laurent à partir des Grands lacs aiderait beaucoup à stabiliser les conditions.

J'ai indiqué trois façons de procéder. La quatrième méthode pour remédier à l'état de choses actuel serait de développer et de mieux employer la Marine marchande de l'Etat; la cinquième, de compter sur la concurrence libre, sur la libre application de la loi de l'offre et de la demande, puis avec le temps d'obtenir une réduction par l'éducation, les pourparlers, la publicité, le tout au grand jour.

Venant d'un des grands centres de distribution du Canada et en ma qualité de président de la commission d'un port fluvial, il y a longtemps que je m'intéresse à la question du transport sur les lacs et sur l'océan. En voyant ce contrat, je me suis posé tout de suite deux questions: D'abord, si le Gouvernement tenait au système de subvention, pourquoi n'a-t-il pas fait préparer un cahier des charges et demandé des soumissions? Pourquoi n'a-t-il pas fourni aux compagnies canadiennes et anglaises l'occasion de soumissionner? Pourquoi n'a-t-il pas adopté le même principe qui s'appli-

que aux subventions pour le transport des dépêches dans le golfe et outre-mer et aussi sur subventions du département du Commerce?

Ensuite, pourquoi sir William Petersen serait-il l'objet d'un traitement de faveur, alors qu'en 1897, il traitait comme un chiffon de papier le contrat passé avec le gouvernement canadien? Pourquoi l'avoir choisi de préférence à toutes les différentes compagnies faisant le service de l'Atlantique et du Pacifique? Pourquoi avoir conclu un marché particulier avec lui pour ce service? J'estime qu'après son expérience, le Gouvernement aurait dû s'inspirer du dicton: Chat échaudé craint l'eau froide, étant donné surtout que ce contrat-ci n'est pas, comme l'a indiqué hier soir, l'honorable député de Toronto-Est (M. Rickman), calqué sur celui de 1897. Le premier contrat était plus soigneusement rédigé en ce qui regarde la bonne foi et les sanctions. Dans le contrat de 1897, on trouvait neuf ou dix sanctions imposées aux entrepreneurs, mais le contrat actuel n'en contient aucune. Grâce à lui, sir William Petersen fait lui-même ses lois. Comme le contrat actuel ne prévoit pas de sanctions dans le cas d'inexécution ou de défaut et n'a pas la protection qui convient pour garantir son exécution intégrale, que contient-il obligeant sir William Petersen à exécuter sa part du contrat? Il n'y a rien qui puisse imposer son exécution. Il n'est pas un cultivateur, artisan ou ouvrier qui voulût accepter un contrat sans être à même de le faire exécuter pour un moyen quelconque. Mais nous voyons le Gouvernement préparer un contrat qui ne contient aucune sanction et aucune garantie de son exécution intégrale. Je partage l'avis du ministre des Chemins de fer (M. Graham) quand il prétend que la question est celle-ci: Les tarifs sont-ils ou non trop élevés; le Gouvernement devrait-il les surveiller et les réglementer et quels seraient les règlements? Par qui? Est-ce que la surveillance ou les règlements nous apporteraient une diminution des tarifs? Est-ce qu'une commission impériale mixte saurait régulariser les tarifs et pourrions-nous adopter une loi qui aurait une action efficace sur l'Atlantique et les autres mers quand les lois canadiennes fixant les tarifs sur terre ont eu si peu de succès?

La question des tarifs maritimes est des plus complexes et elle a provoqué bien des discussions depuis vingt ans, ici comme en Angleterre. Je ne désire pas critiquer M. Preston. Ses services ont été retenus par le Gouvernement et il est certainement habitué aux conférences. Il a été jadis conseiller municipal de Toronto, membre de l'Eglise méthodiste et il a fait partie de beaucoup de conférences comme membre de cette Eglise, il en connaît quelque chose. Je ne veux pas dire un mot des honoraires qu'on lui a donnés. Il n'y a pas de doute qu'ils n'aient été suffisants et je ne le blâme pas de se faire employer autant que possible par le Gouvernement. Si le gouvernement conservateur était au pouvoir ceux qui ont aidé ce parti tenteraient aussi d'obtenir des contrats. Ce n'est pas pour cette raison qu'il faudrait le blâmer.

[M. Church.]

A mon sens, les tarifs maritimes ne devraient pas former le sujet d'une enquête parlementaire, parce que nous avons déjà eu une enquête par le comité s'occupant de la situation agricole qui a présenté un rapport et demandé de continuer ses séances, mais qui n'a jamais pu continuer. Comme je l'ai déjà dit, un comité du Parlement ne saurait examiner suffisamment cette question. Il n'en aurait pas le temps, même s'il le voulait, à cause des autres travaux imposés aux députés. C'est pourquoi je demande qu'on en facce l'objet d'une enquête judiciaire, quelque chose dans le genre de la commission du commerce entre états. L'enquête devrait être dirigée par des fonctionnaires judiciaires et des hommes d'affaires et elle devrait être impartiale. On ne devrait pas la diriger comme un comité du Parlement, mais elle devrait s'entourer de toutes les précautions et sauvegardes convenables à la protection du consommateur, du producteur, de l'expéditeur, de l'armateur et des employés des navires; tous ces gens doivent être traités avec justice. On peut dire qu'il y a trois manières d'envisager la question: la nôtre, celle du voisin et la bonne manière. Mais nous ne devons pas perdre de vue la manière de voir du voisin et son opinion, surtout à une époque ou la situation est si difficile et où les prix sont si élevés sur toutes les mers du monde. Jusqu'à présent, alors que cette importante question formait l'objet de nombreuses négociations, d'enquêtes du Gouvernement, de conférences et de rapports, on n'a tenté aucun effort actif ou direct, du moins en ce qui regarde le Canada, soit pour les lacs, soit pour l'océan, pour fondre tous ces rapports en une loi, de manière à assurer une surveillance législative directe, soit pour le compte du Parlement canadien, soit de concert avec la mère patrie ou les autres Dominions.

Les navires irréguliers et les transatlantiques, comme le syndicat de l'Atlantique et la marine marchande ont des services de transports à vendre et, depuis des siècles, ils en ont vendu en étant libres de toute surveillance du Gouvernement, mais conformément à la loi fondamentale et économique du libre-échange de l'offre et de la demande. Les navires irréguliers ont jusqu'à un certain point arrêté les tarifs et l'importance de ce facteur ira toujours en augmentant.

Nous devons donc accepter de suite la présomption que les soi-disant coalitions et conférences n'ont commis aucun acte illégal au strict point de vue de la loi, car elles n'étaient pas sous la direction et surveillance directe du Gouvernement — du moins en ce qui regarde le Canada — et que, du reste, on n'a établi aucune surveillance sur les lacs ou les mers.

L'ancien député de Lambton, M. Armstrong, nous avait proposé de mettre les transports des lacs sous la direction d'une commission. Je crois que c'eût été une bonne mesure. Comme je l'ai dit, néanmoins, aucune surveillance n'a été établie sur les lacs ou les mers, bien que la marine marchande britannique soit soumise à la loi anglaise contre les coalitions, de même qu'aux règlements de la commission impériale de navigation, corps conseiller du gouvernement anglais. En outre, tout navire, qu'il fasse partie de la flotte anglaise ou de la marine marchande britannique est sujet à une autre lois encore plus élevée. Du temps de Richard Cœur de Lion fut publié un recueil de lois plus considérable que celui que j'ai à la main et qui s'appliquaient à quelconque entrait dans la marine marchande ou dans la marine de guerre. Quand vous lisez la loi qui régit actuellement la marine marchande, loi presque la moitié aussi volumineuse que les Statuts revisés, composée de nombreux articles, et prescrivant, entre autres choses, au propriétaire de navire, comment il doit surveiller la construction et l'aménagement de son vaisseau, pourvoir à la nourriture et à l'hygiène de son équipage et des voyageurs, à l'entretien du navire, des quais et bien d'autres choses, vous vous rendez compte que les obligations de l'armateur anglais sont très onéreuses et qu'elles ajoutent considérablement aux frais généraux.

Quantités de renseignements ont été fournis au cours de ce débat, qui produira beaucoup de bien. L'on a dit qu'il durait trop, mais je crois qu'il en abrégera d'autres, parce que cette proposition est l'une des plus importantes qu'on ait présentée devant ce Parlement. Ce sujet a concentré l'attention de tout le pays sur le Parlement, et je ne crois pas que nous ayons perdu notre temps. De fait, ce Parlement ne s'est jamais plus utilement occupé depuis l'ouverture de la présente session; c'est un débat infiniment plus pratique que les discussions visant à abolir les coures et autres choses semblables. Je constate avec plaisir la modération de tous les discours. Aucun député ne veut d'une coalition ou de tarifs exorbitants qui nuiront au commerce. Nous sommes tous des contribuables et nous voulons tous des tarifs aussi bas que possible dont bénéficient également le producteur et le consommateur.

Nous pouvons avoir des opinions différentes quant à la manière d'atteindre ce but. Il y a, par exemple, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, soit dit en passant, un homme qui a fait beaucoup pour le transport, et l'un des meilleurs amis de Toronto, et ses collègues qui pensent que le meilleur moyen d'obtenir la maîtrise des prix ou d'arriver à quelque chose est de subventionner sir William Petersen jusqu'à concurrence de £275,000 durant dix ans. D'après moi, cela assurerait les meilleures cargaisons à sir Wiliiam Petersen, mais non pas la fixation des prix. Le Canada possède une flotte marchande de cinquante-sept navires dont plusieurs sont immobilisés faute de fret. Que ne les emploie-t-on résolument à cette tâche? Je crois que, appuyés par le National-Canadien et le Gouvernement, ils réussiraient bien mieux que les dix navires de la société Petersen à faire baisser les prix.

Cette partie du discours de l'honorable ministre des Chemins de fer rappelant l'habitude qu'ont certains conducteurs d'attelage de laisser leur cheval "grignoter" la charge de foin d'en avant et de leur fournir ainsi un repas pour rien, m'a fort intéressé. Il faut arrêter ce "grignotage" des profits du producteur sous forme d'augmentation de frets sur terre, sur les lacs et sur mer imposée par des compagnies de transport rapaces. L'on pourrait peut-être commencer par interdire le "grignotage" à ces deux services de transport, le Canadien-National sur terre et la marine commerciale de l'Etat sur mer et sur les lacs, et leur enjoindre de cesser de s'entendre avec d'autres "gros grignoteurs" pour fixer les prix du transport, qu'ils sortent de la conférence et qu'ils s'en rapportent à leur propre intitiative.

Le ministre des Chemins de fer a toujours été et il reste un sportsman amateur; je n'en connais pas de meilleur. Il connaît certains jeux et ils les suit assidûment. Il sait ce que signifie "maîtrise" pour un lanceur dans le jeu de la balle au but. J'assistais une fois à une joute et il me dit: "Ce lanceur n'a pas de maîtrise". Je suis donc surpris d'apprendre qu'il ait permis à l'éclaireur Preston d'adjoindre à son équipe un lanceur comme sir William Petersen qui n'a jamais rien fait en matière de tarifs ou autrement pour mériter cette subvention. Je crains que l'éclaireur Preston en ait imposé au bon ministre des Chemins de fer quant à la maîtrise du lanceur Petersen et qu'il ne l'ait montré plus en état qu'il ne l'est réellement d'exercer la maîtrise des tarifs. Il n'a pas rempli son dernier contrat, le considérant plus ou moins comme un chiffon de papier et il peut faire de même avec celui-ci. Vous ne réussirez jamais avec ce système de subvention qui a échoué en 1897, maintenant que la question des frets est dix fois plus com-

pliquée qu'il y a vingt-cinq ans. La subvention est une mauvaise méthode de régler les prix de navigation. Si c'est la politique du Gouvernement, il aurait dû demander des soumissions basées sur un cahier des charges préparé avec le plus grand soin. On aurait dû publier des avis d'adjudication et ne pas adjuger l'entreprise sans appel à la concurrence à sir William Petersen qui, comme je j'ai dit, a traité son ancien contrat comme un chiffon de papier. Une subvention de l'Etat pour détruire la conférence ou coalition ne résoudra pas le problème. Nous avons appris au cours de ce débat que le comité peut modifier le contrat et que le Pacifique-Canadien peut entrer en lice aux mêmes conditions. Que va coûter tout cela maintenant que la porte est grande ouverte aux subventions?

Si les frets maritimes sont trop élevés, on devrait tenter un nouvel effort vers la réglementation par l'entremise d'une commission impériale mixte. Le retour au régime des subventions est un reliquat des fautes commises dans le domaine du transport sur terre avec la politique extravagante des subventions aux chemins de fer en Canada. L'aide de l'Etat sous forme de subvention n'abaissera jamais les frets maritimes ou des lacs. Le Canada obtiendra de meilleurs résultats en construisant ou en achetant de nouveaux navires pour la Marine marchande du pays, en ayant des navires nouveaux et plus rapides sur l'Atlantique, en assignant une nouvelle route à certains des navires actuels de la Marine marchande en vue du commerce de l'Atlantique, qu'en accordant une subvention de 13 millions de dollars en dix ans sans concurrence aucune. Comment dix navires faisant cinquante voyages par année peuvent-ils régler le cours des frets de mille navires qui font cinquante mille voyages par année? La coopération avec le gouvernement britannique dans la solution de ce problème et l'utilisation des capitaux que le Canada a engagés dans les chemins de fer, la Marine marchande et d'autres ressources, sauvegarderaient beaucoup mieux les intérêts bien compris du Canada. Notre pays a appris pendant la guerre les bons résultats qui découlent de la coopération avec les autorités britanniques pour ce qui est de la navigation, de l'industrie et du commerce.

Ne perdons pas de vue les considérations suivantes:

1. La compagnie Petersen a signé un contrat quelque peu similaire avec le gouvernement Laurier en 1897. Elle ne put remplir les conditions du contrat et ce dernier fut annulé.

[M. Church.]

2. Si les frets sont aussi exorbitants, pourquoi la Marine marchande du Canada perd-elle 9 millions de dollars par année?

3. Pourquoi la commision de navigation des Etats-Unis a-t-elle perdu 35 millions de dollars dans l'exploitation de 317 navires en service l'an dernier, tandis qu'elle comptait 913 navires inactifs?

4. Comment la ligne Petersen, avec dix navires, qui ne peuvent faire au maximum que cinquante traversées de Montréal aux ports de Grande-Bretagne dans une saison, peut-elle détruire une coalition, lorsqu'en 1924, 937 navires ont quitté le port de Montréal?

5. Pourquoi accorder, sur les deniers publics, une subvention à une ligne anglaise qui devra construire ses navires, pendant que les navires du gouvernement canadien se détériorent dans les ports du pays?

L'Ouest voit cette mesure d'un mauvais œil car je lisais dans un journal de cette partie du pays l'autre jour un article fortement opposé au projet. Les progressistes de cette Chambre ont leur organe fiscal en propre, le *Grain Growers' Guide*, et ce journal écrit ce qui suit à ce sujet:

Nous ne sommes pas plus en faveur d'une coalition maritime que nous ne sommes en faveur de tout autre genre de coalition, mais puisque nous possédons une marine marchande d'Etat et puisque les contribuables doivent combler les pertes que subit cette marine à raison de 9 millions de dollars par année, parce que ces navires n'ont pas de cargaison à rapporter dans ce pays, il est évident que ce n'est pas en accordant une subvention à une compagnie privée de navigation que nous obtiendrons la réduction des frets maritimes. Nous pourrions au moins tenter la réduction des frets sur nos propres navires et juger si l'absence de cargaison est due aux frets élevés ou si les frets élevés sont le résultat de l'absence de cargaison.

6. Pourquoi ne pas conduire une investigation sous la direction d'un corps semblable à celui qu'a institué le gouvernement américain dans le but de faire enquête sur une question similaire? Devant un tel corps, vous pourrez recueillir des témoignages et faire comparaître des témoins en nombre suffisant; vous pourrez appeler des experts qui connaissent quelque chose des frets maritimes et du trafic océanique en général.

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

Reprise de la séance

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA WEST VIRGINIA PULP AND PAPER COMPANY.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur un projet de loi (bill n° 13) relatif à un brevet de la West Virginia Pulp and Paper Company.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas l'utilité de reprendre la discussion sur ce projet de loi. L'honorable député qui l'a présenté n'est pas ici pour fournir les explications.

L'hon. M .McGIVERIN: Je suis en mesure de fournir les explications. Ce projet de loi et le suivant (bill n° 14), relatif à un brevet de Edgeworth Greene, ont été soumis au comité dont j'ai l'honneur d'être président. En vertu de l'article 47 de la loi de 1923 relative aux brevets, le commissaire peut, à sa discrétion, remettre ou refuser de remettre le brevet en vigueur, mais, demande à cet effet doit lui être adressée, d'après la loi, dans les deux ans de la date de cette annulation. Dans ce cas, la demande n'a pas été faite dans les deux ans et, en conséquence, on a dû s'adresser au Parlement pour en obtenir le droit. Le comité n'a pas adopté le projet de loi tel qu'il avait été présenté; on permet simplement à ces gens de s'adresser au commissaire conformément à la loi générale et de formuler leur demande. Ils n'ont pas payé le second versement des honoraires dans le délai voulu. Le comité fut satisfait de cette explication, mais il s'en rapporta au commissaire des brevets lui-même quant à ce bill et quant au bill n° 14; c'est ce dernier qui décidera si, en vertu de la loi générale, ce droit doit être accordé ou non.

Le très hon. M. MEIGHEN: La loi des brevets contient des dispositions précises quant au rétablissement des brevets. Evidemment, si quelqu'un néglige de se conformer à ces dispositions, et s'il laisse expirer son brevet, il lui faut s'adresser au Parlement qui peut soit prolonger la durée du brevet, soit obliger cet homme à renouveler sa demande au mérite, tout comme s'il n'y avait pas eu déchéance. Mais je ne vois pas pourquoi quelqu'un serait exempté des conséquences de sa négligence quand un autre ne l'est pas. Je ne vois aucune différence entre ce cas et celui présenté l'autre soir par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges. La ligne de conduite que l'on a suivie, si je me rappelle bien, est la suivante: Si le requérant peut prouver des circonstances spéciales—par exemple, il a donné des instructions très claires à son avocat, mais à cause de négligence ou d'oubli de ce dernier ou pour quelque raison dont il n'est pas responsable, son brevet est déchu alors la coutume est de tenir compte de ces circonstances particulières et de l'exempter des conséquences. Il est possible que les circonstances dont j'ai parlé n'aient pas été jugées suffisantes. L'honorable député n'a pas exposé de circonstances spéciales dans ce cas; le breveté a tout simplement perdu son brevet, par négligence. Il est vrai que nous l'obligeons à renouveler sa demande au mérite, mais nous le relevons entièrement de la déchéance. Quel droit a-t-il à cela?

L'hon. M. McGIVERIN: Je n'étais pas ici l'autre soir et j'ignore à quel cas mon très honorable ami fait allusion. Mais il y a un autre brevet que le comité a refusé—c'était la prolongation de la durée d'un brevet. Si c'est de cela qu'il veut parler, c'est une affaire absolument différente.

L'hon. M. STEVENS: Cette affaire n'a pas été soumise au comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'autre soir, la Chambre a entendu un éloquent appel de l'honorable député de Norfolk (M. Wallace) demandant de rejeter ce projet de loi.

M. BROWN: Le brevet dont parle l'honorable député siégeant de l'autre côté était semblable à celui que nous avons rejeté.

L'hon. M. STEVENS: Je suis absolument d'accord avec le chef de l'opposition sur cette question. Il y a deux ans, nous avons revisé avec beaucoup de soin la loi des brevets; il n'est pas de statut que nous ayons discuté d'une façon plus complète que celui-là en ces dernières années. La question des brevets est technique et complexe. Je me rappelle que la Chambre a plutôt penché du côté de l'indulgence envers les impétrants; nous avons adouci plusieurs des dispositions suggérées par le commissaire des brevets et, d'une façon générale, nous avons fait preuve de générosité envers le public à ce sujet. Je ne connais ce projet de loi que pour l'avoir examiné; je ne connais nullement les parties intéressées. Or voici un citoyen américain qui, il y a six ans et demi, a laissé déchoir les droits qui lui avaient été conférés par son brevet. Il vient aujourd'hui demander de faire revivre les droits qui lui ont été accordés sous l'empire de la loi des brevets. On propose maintenant, par une loi spéciale, de ne pas tenir compte des dispositions de la loi générale, la loi des brevets, et d'accorder des privilèges spéciaux à cet homme. Je dis qu'il ne faut certainement pas se hâter de faire une chose pareille. Le requérant lui-même s'est désintéressé durant six ans. Il doit avoir aujourd'hui quelque raison spéciale de rétablir le brevet. Il peut arriver qu'un autre ait découvert ou essaie de faire breveter quelque procédé ou autre chose à quoi ce brevet s'applique ou qui lui est analogue. Il peut arriver qu'un autre soit beaucoup plus méritant. Dans l'évolution de l'industrie de la pâte à papier et du papier, ce procédé particulier ou ce brevet sont susceptibles d'acquérir plus de

valeur, et c'est peut-être pour cela que cet homme désire le faire revivre après avoir laissé passer ces six ans sans protéger ses droits.

Je reconnais avec l'honorable député de Lisgar que nous devons protection aux inventeurs, comme il le disait l'autre soir, mais nous devons accorder cette protection sous l'empire de la loi des brevets. Après des années et des années de délibération en ce pays et ailleurs, on en est arrivé à la conclusion qu'il convient de garantir les droits de l'inventeur durant une certaine période bien définie, mais cette pratique de revenir devant la Chambre pour rétablir quelqu'un dans la jouissance de droits dont il était déchu, pratique qui s'est accentuée en ces dernières années, est devenue dangereuse.

Je suggère à la Chambre de ne rien faire pour le moment. Qu'on remette la chose à l'an prochain. Celui qui fait cette demande a bien attendu six ans; il ne souffrira aucunement d'attendre encore une autre année. Nous aurons le droit de remettre en vigueur ce brevet l'an prochain tout aussi bien que cette année. Dans l'intervalle, l'affaire quelconque visée par ce brevet se sera sans doute révélée. Je m'oppose certainement à adopter à l'aveugle ce projet de loi, sans obtenir beaucoup plus de renseignements que nous n'en avons maintenant, et j'insiste sur ce point, étant donné qu'on nous demande de remettre en vigueur ce brevet au bénéfice d'un nommé Viggo Drewsen, de Brooklyn, état de New-York—je ne sais si le motif est plausible, mais je maintiens tout de même cette affirmation, moins à titre d'argument qu'à titre de fait à noter.—Je me demande, monsieur le président—en réalité, il n'y a pas de doute à ce sujet—j'ose dire qu'un citoyen canadien, dans des circonstances semblables, serait traité fort cavalièrement à Washington. Je ne crois pas que sa requête se rendît jusqu'à la porte d'entrée du Capitole. Je doute fort que nous aidions les Canadiens, en réalité tout porte à croire que nous priverons un Canadien d'un droit analogue, en ressuscitant ce privilège aboli par la loi relative aux brevets.

L'hon. M. McGIVERIN: Je ne connais rien de l'affaire, sauf que le comité dont je suis le président se borna à soumettre la question au commissaire. L'affaire doit être débattue devant le commissaire, siégeant en qualité de juge, tout comme sous l'empire de la loi relative aux brevets. Il vaut mieux, à mon avis, réserver le projet de loi jusqu'à ce que le député qui l'a présenté soit présent. Je n'ai fourni une explication qu'en ma qualité de président du comité.

[L'hon. M. Stevens.]

L'hon. M. STEVENS: Je n'attaque pas mon honorable ami. Je comprends très bien son idée, mais je présenterais l'affaire sous un autre jour. Attendons que le commissaire s'adresse au ministre ou au Gouvernement et nous demande de l'autoriser à agir. Je retirerais le projet de loi; et, si le commissaire déclare qu'il ne peut faire ce qu'il croit équitable dans ce cas, qu'il fasse sa demande au ministre; le Gouvernement pourra ensuite présenter un projet de loi d'initiative ministérielle. Telle est la meilleure procédure à suivre. Il est possible que le commissaire n'approuve pas le projet de loi à l'étude, mais, en tant que commissaire des brevets, il ne peut dénoncer publiquement la requête. Si, au contraire, le commissaire se croit justifié d'intervenir, il peut représenter au ministre que c'est un cas—comment dirais-je?—auquel les prescriptions de la loi ne rendent pas justice; et le ministre pourra demander une modification à cette loi. Je ne crois pas que l'on puisse adopter une mesure d'une nature aussi grave qui touche à la loi même et qui a été présentée par un député.

M. LOGAN: L'honorable député qui a présenté ce projet de loi ayant été forcé de s'absenter ce soir, je propose que nous réservions l'affaire. Il ne serait pas loyal ni courtois envers lui, dans les circonstances, de rejeter le projet de loi. Il me semble toutefois que l'honorable député de Vancouver-Centre a présenté des arguments très forts et qu'aucune raison valable ne justifie le rétablissement du brevet. Je pense néanmoins que nous devons entendre l'honorable député qui a présenté le projet de loi.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité, d'un projet de loi d'intérêt privé:

Le bill (n° 17), présenté par M. Jelliff, relatif à l'Alberta Railway and Irrigation Company.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI D'INTERET PRIVE RELATIF A LA MANITOBA AND NORTH WESTERN RAILWAY COMPANY.

La Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 18), présenté par M. Stewart (Humboldt), concernant la Manitoba and North Western Railway Company.

Sur l'article 1er—(prorogation du délai pour la construction).

M. JOHNSTON: Je me crois obligé de désapprouver et l'adoption de ce projet de loi par le comité et sa troisième lecture. J'au-

rais préféré prononcer ce discours au comité des chemins de fer. Dans les procès verbaux, on publia un avis annonçant que ce comité se réunirait à onze heures. On envoya par la poste un autre avis à l'effet que la réunion aurait lieu à dix heures; mais je n'ai pas reçu ce dernier à temps et par conséquent je ne pus me rendre au comité.

Je veux simplement faire remarquer que ce projet de loi concerne un embranchement du Pacifique-Canadien, allant de Théodore à un point situé entre Govan et Lanigan dans la Saskatchewan. Tous les deux ans, depuis que je suis membre de cette Chambre, et bien avant, on a demandé un renouvellement de la charte. Je crois qu'elle existe depuis vingt ans. Aucune raison, me semble-t-il, ne justifie le renouvellement de cette charte. Si la compagnie n'est pas prête à commencer ses travaux, après un tel délai, il me semble qu'il est temps de refuser cette prolongation; c'est pourquoi je m'oppose à l'adoption du projet de loi.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION GENERALE D'UN BILL CONCERNANT UN BREVET DE WALTER W. WILLIAMS.

M. McMASTER propose la 2e lecture du projet de loi (bill nº 26) concernant un brevet de Walter W. Williams.

Monsieur l'Orateur, quiconque en Canada veut obtenir un brevet d'invention, doit payer $15 en faisant sa demande, et $20 dans les six mois qui suivent la délivrance du brevet. S'il ne paie pas dans le délai de six mois son brevet est déchu. Le requérant dont il s'agit dans ce bill privé a demandé un brevet et a versé $15 en faisant sa demande. Et à la délivrance de son brevet il oublia de payer la taxe additionnelle de $20; les six mois s'écoulèrent et son brevet tomba en déchéance. Il fit une nouvelle demande en vertu du paragraphe 3 de l'article 42 de la loi des brevets, qui se lit ainsi:

Sur requête adressée au commissaire dans les six mois à compter de la déchéance ou de la date de l'adoption de la présente loi, une demande en déchéance peut être rétablie et un brevet peut être délivré en conséquence sur versement avec la demande de rétablissement, outre le droit exigible à la délivrance du brevet, d'un droit supplémentaire de $15.

Il a versé de nouveau la taxe de $15; et même avant la délivrance du brevet, il a payé les autres $20. Le brevet fut délivré et le commissaire crut que tout était régulier. Mais, comme la Chambre a déjà eu l'occasion de le constater, les avocats ont parfois des divergences d'opinion, et un avocat, consulté sur la validité du brevet, a soulevé la question de savoir si le requérant n'aurait pas dû payer les derniers $20 en même temps que les $15. Je vous avouerai que je suis porté à croire que cette manière de voir est plutôt étroite et subtile. C'est bien ce que pensa le commissaire puisqu'il délivra le brevet, le requérant ayant payé, même avant la délivrance, les taxes prescrites. Je suis d'avis qu'un avocat pourrait interpréter ce paragraphe 3, comme signifiant qu'advenant la déchéance d'un brevet vous n'avez pas à payer seulement la taxe ordinaire en faisant la nouvelle demande, mais aussi la taxe requise pour la nouvelle délivrance. Je ne crois pas que ce soit là l'intention du Parlement, mais on peut l'interpréter de cette façon. Le breveté désire maintenant dissiper tout doute, et c'est pour cette raison qu'il demande l'adoption de cette loi dont l'effet sera de confirmer la validité de son brevet et d'attester qu'il lui a été délivré régulièrement et à la satisfaction préalable du commissaire. Tel est l'objet du bill.

Le bill porte cette clause conditionnelle:

Si, antérieurement au septième jour de février 1925, une personne a commencé à construire, fabriquer, utiliser ou vendre au Canada l'invention protégée par ledit brevet, cette personne peut continuer de construire, fabriquer, utiliser et vendre ladite invention aussi absolument et librement que si la présente loi n'eut pas été adoptée.

Je ne crois pas qu'aucun intérêt public ou particulier ait à souffrir de cette loi. Elle n'a d'autre fin que de dissiper tout doute quant à la validité de ce brevet.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député voudra-t-il dire quelle est la nature de l'article visé par le brevet?

M. McMASTER: C'est un brevet accordé pour un vaporisateur de combustible liquide.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vous dites?

M. McMASTER: C'est un brevet pour vaporisateur de combustible liquide.

L'hon. H. H. STEVENS: Monsieur l'Orateur, voici un projet de loi qui ressemble à beaucoup d'autres présentés au cours des dernières années et qui ne peuvent qu'influencer beaucoup sur la délivrance des brevets. Dans le cas qui nous occupe, d'après ce que dit mon collègue de Brome, en s'inspirant du préambule, un particulier demande à la Chambre, par l'intermédiaire d'un député, l'adoption d'une loi spéciale? Pourquoi? Pour confirmer un brevet que le commissaire des brevets a déjà délivré et qui, à son avis—sur lequel la Chambre pourrait se guider—est absolument valide d'après la loi. Je ne suis pas avocat et je prierais mes collègues qui font partie du barreau de ne pas juger trop sévèrement mon objection et ma prétention. Dans le dernier article du bill nous avons ce qui est censé être

une réserve. Je vais maintenant faire une supposition, et j'aimerais avoir là-dessus l'opinion du ministre de la Justice. Ne se pourrait-il pas que, grâce à cet article, le requérant ait une entente secrète pour la fabrication de l'article qu'il a fait breveter, et que dans la suite il cède son brevt à quelque établissement important, comme par exemple, la compagnie Westinghouse? Dans les six mois ou un an après, celui avec qui il aurait conclu cette entente pourrait intervenir et dire: "Oh! mais j'ai fabriqué l'article breveté pendant cet intervalle, et en vertu de cette disposition de la loi je réclame le droit d'en continuer la fabrication, bien que le détenteur du brevet l'ait depuis vendu à un acheteur de bonne foi." Il se peut que la Chambre ne protège pas cet homme contre une perte ou l'éventualité d'une perte, mais qu'elle permette plutôt qu'on dépossède de ses droits un acheteur innocent et sincère. Des projets de loi du genre de celui dont je parlais avant que le ministre soit à son siège, sont de ceux qui nuisent à l'exécution d'une loi qui régit cette question si compliquée des brevets. L'on ne devrait pas saisir la Chambre de ces bills avant qu'ils aient été minutieusement examinés, d'abord par le commissaire des brevets, qui est un expert, et par son assistant, et ensuite par les jurisconsultes de la couronne. C'est une sauvegarde à laquelle le public a droit.

L'hon. M. LAPOINTE: Vu la forte opposition de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) je demande à l'honorable député de Brome (M. McMaster) d'ajourner l'étude de ce bill à une autre séance de cette Chambre, afin que nous puissions examiner ce point. Je n'avais pas lu le bill avant d'entendre les observations de l'honorable député de Vancouver-Centre.

M. McMASTER: Je serais très heureux d'accéder même à une demande plus onéreuse que celle-là.

REPRISE DE LA DISCUSSION DE LA RESOLUTION CONCERNANT LES FRETS MARITIMES ET LA CONVENTION PETERSEN

La Chambre reprend la discussion sur la motion tendant à ratifier une convention entre Sa Majesté et sir William Petersen, pourvoyant à l'établissement d'une ligne de vapeurs subventionnée sur l'Atlantique et à assurer au Gouvernement la réglementation des frets maritimes, et sur un amendement de M. Clark.

M. CHURCH: Monsieur l'Orateur, à la suspension de la séance, je signalais au Parlement le fait qu'à mon sens le comité chargé d'enquêter sur la situation agricole, malgré l'excellent travail qu'il a accompli, n'était pas le corps convenable pour étudier le contrat dont il s'agit. J'indiquais ce que le comité mixte du Sénat et du Congrès américains touchant le commerce entre-états a fait en 1919 au sujet de cette très importante question du transport océanique et ferroviaire, et comment il a recueilli des témoignage sur les prix de transport durant plusieurs mois, assignant des experts éminents en matières de transport qui étaient réellement des experts du monde entier, des hommes comme M. Acworth, l'éminent ingénieur anglais qui constituait avec sir Henry Drayton la commission royale chargée de s'enquérir sur les chemins de fer du Canada et qui fit rapport à ce Parlement en 1917. A mon sens, nous devrions avoir un tribunal régulièrement constitué comme la commission américaine du commerce entre-états pour faire un rapport sur le transport océanique. Un contrat de ce genre est un contrat, qu'il soit conclu avec sir William Petersen ou avec n'importe quel autre contractant, et doit faire l'objet d'un examen approfondi. En examinant le rapport de M. Preston, je me rends compte que l'auteur est un partisan, mais permettez-moi de dire que si le parti conservateur était aux affaires il choisirait peut-être un autre ami du parti. Il n'y a pas à blâmer le Gouvernement au sujet de cette nomination. Mais en parcourant le rapport de M. Preston, la députation constatera qu'il avait préjugé en cette affaire. Il parle de l'existence d'une coalition avant d'avoir commencé à s'en enquérir et ce n'est pas un rapport impartial, sans parti pris et digne de confiance. Il n'est qu'équitable d'employer ses propres termes. Il dit:

Pour en arriver à ce but, j'ai présenté le mémoire suivant à ceux avec lesquels je suis venu en contact à propos de cette question.

Un franc exposé de la question. M. Preston a écrit ce rapport en avril 1924, il y a environ un an ou huit mois avant la conclusion de ce contrat Petersen, et dans ce rapport, il a annoncé la politique même que le ministre du Commerce a révélée en Chambre touchant un contrat signé le 11 décembre 1924. M. Preston déclare: J'ai cru qu'il valait mieux discuter franchement la situation entière. Pour en arriver à ce but, j'ai présenté le mémoire suivant à ceux avec lesquels je suis venu en contact à propos de cette question.

FRANCHE DECLARATION CONCERNANT LE CANADA

Strictement particulier et confidentiel

Mémoire au sujet du trafic entre les ports canadiens et britanniques

Le gouvernement canadien a décidé de prendre des mesures afin que les intérêts canadiens ne soient pas lésés aussi sérieusement qu'ils l'ont été jusqu'ici par les opérations de la coalition maritime de l'Atlantique-Nord.

Le gouvernement a surtout remarqué deux aspects de la situation:

1. La disparité occasionnelle dans les frets maritimes au détriment des ports canadiens et à l'avantage des ports des Etats-Unis.

2. Les frets que l'on croit excessifs relativement au transports sur les marchés d'outre-mer des produits naturels et des articles manufacturés.

L'une des raisons alléguées pour la différence au détriment des ports canadiens est que les tarifs d'assurance sont plus élevés pour la navigation sur le fleuve Saint-Laurent que pour le trafic partant ou à destination des ports des Etats-Unis. Le gouvernement a étudié attentivement cette question et espère d'une manière permanente l'égalité des tarifs d'assurance sur le Saint-Laurent avec ceux qui s'appliquent aux ports américains. Il est donc inutile de faire des commentaires sur ce point. Il y a deux manières de faire disparaître les désavantages qui existent relativement au transport des produits canadiens sur les voies maritimes:

(1) Par un arrangement avec une compagnie indépendante subventionnée par le gouvernement, celui-ci ayant le contrôle des tarifs de transport.

(2) L'établissement par le gouvernement d'un service de vaisseaux modernes entre les ports canadiens et britanniques.

La première solution semble être la plus désirable, si l'on peut faire des arrangements convenables.

Bien des intéressés canadiens considèrent l'une ou l'autre de ces solutions comme inévitable.

Durant la session du Parlement en 1923, un comité de la Chambre des communes recueillit des témoignages au sujet de la coalition maritime de l'Atlantique-Nord et dans son rapport à la Chambre, conseilla au gouvernement de prendre des mesures pour faire disparaître les désavantages dont souffre le transport outre-mer des produits canadiens.

Cette conclusion formulée par M. A. R. McMaster, le président du comité, fut unanimement approuvée par la Chambre des communes durant la session de 1923.

Conformément aux instructions du Parlement, le gouvernement a fait une enquête sur les diverses phases de la question.

Dans le discours du trône à l'ouverture de la présente session du Parlement, le ministère actuel a annoncé sa politique sur cette question.

Le discours du trône a été adopté par la Chambre des communes à une grande majorité il y a quelques semaines. Le Parlement et le Gouvernement, le peuple et l'opinion publique, appuyés non seulement par les centres agricoles, mais aussi par les grands manufacturiers dont le commerce d'outre-mer se trouve lésé par les opérations de la coalition, tous appuient le Gouvernement dans sa résolution de mettre les intérêts canadiens sur une base satisfaisante relativement au transport maritime.

Les chemins de fer de l'Etat traversent le Canada et ont un parcours d'environ 24,000 milles. Il est juste de supposer que, quelle que soit la décision que le Gouvernement prendra, il tâchera de relier les services maritimes avec cet énorme réseau ferré. On peut aussi prévoir que les chemins de fer nationaux coopéreront avec les armateurs pour résoudre la question des frets et du transport transocéaniques, chose si nécessaire au développement et à la prospérité du Dominion.

W. T. R. PRESTON.

Londres, avril 1924.

C'est là dans son intégralité, la note de M. Preston.

Il annonçait donc d'avance la décision du Gouvernement de faire un traité avec une compagnie de navigation qui serait subventionnée. C'est le projet actuellement sur le tapis. Comme il est dit, le comité d'enquête sur la situation agricole, présidée par M. McMaster, a proposé de relier les chemins de fer nationaux, qui ont un parcours de 24,000 milles, avec la ligne en question. Il y a un an M. Preston, alors en Angleterre, annonçait dans une lettre la politique du Gouvernement qui est en discussion aujourd'hui. C'est un manque de correction. Son rapport se trouve entaché de partialité.

Tout bien considéré, le Gouvernement porte la responsabilité de cette convention. Cette responsabilité n'appartient nullement à la Chambre ni à aucun comité. Le ministère ne peut pas se dérober en renvoyant la question au comité. Il faut qu'il en accepte toutes les conséquences. Ainsi le veut le principe de la responsabilité ministérielle. Individuellement et collectivement, la responsabilité de cette politique demeure entière pour tous les ministres. Ils en ont commencé l'exécution au dépens du pays. La convention est un contrat léonin dont le Trésor fera les frais. Elle n'aura aucun effet sur la fixation des tarifs mais nuira immensément à notre commerce d'exportation.

On veut régler les tarifs maritimes en subventionnant des armateurs. Qu'est-ce que la réglementation a jamais produit de bon en Canada? A-t-elle réussi à fixer au minimum les tarifs de transport sur les chemins de fer? Les ouvriers et les paysans sont-ils satisfaits des résultats obtenus par la commission des chemins de fer? Les compagnies ont demandé à maintes reprises un relèvement des tarifs. Chaque fois elles ont eu satisfaction.

Je mentionnerai la compagnie du téléphone Bell. La municipalité de Toronto a dépensé en 1921-22 la somme de $40,000 pour empêcher la compagnie Bell de réussir à gagner son point. La commission des chemins de fer se rendit aux demandes de la compagnie et les tarifs furent augmentés. Les chemins de fer ont aussi demandé en différents temps des augmentations qui leur ont été accordées. Les tarifs des voyageurs furent relevés toutes les fois que les compagnies le demandèrent. On peut en dire autant des tarifs des télégraphes et des messageries. Malgré les délégations municipales qui s'opposaient à ces relèvements, la commission des chemins de fer les accorda en toutes circonstances. Quel bien espérer de la réglementation sur l'océan, quand elle n'a rien rapporté dans les services sur terre? Ce ne sera pas différent dans les services maritimes. Le Trésor fédéral a dépensé des milliards pour favoriser directement ou indirectetment les voies de transport sur terre et sur mer. Le Trésor est en déficit chaque année de 60 à 70 millions pour l'administration des chemins de fer de l'Etat

et de plusieurs autres millions pour la flotte commerciale. Ces déficits sont comblés par de nouveaux impôts. Ces déficits sont une forme de subvention pour entretenir une concurrence de bon aloi entre l'administration des chemins de fer nationaux et celle du Pacifique-Canadien sur terre et sur mer.

La politique de subventionnement a coûté cher au pays. On a dépensé bien inutilement des centaines de millions pour établir des chemins de fer dont on n'avait pas besoin, sans compter les subventions en terres et en argent qui ont été largement distribuées. Le Trésor a été mis à contribution pour créer des lignes postales avec l'étranger. Il a fourni des sommes énormes pour améliorer les canaux ainsi que les ports fluviaux et maritimes, tout cela dans le but de stimuler et d'étendre notre commerce et nos exportations.

La Marine commerciale doit jouir de la liberté des mers,—elle doit être libérée surtout de tout contrôle législatif,—l'histoire de la Marine marchande britannique et de ce qu'elle a accompli durant sa noble et honorable carrière pour le développement du commerce et de l'industrie, au bénéfice de la civilisation et de la prospérité des dominions d'outre-mer, affirment fortement ma prétention, qu'elle a droit d'être traitée avec justice et de ne pas être condamnée sans être entendue. Le Gouvernement cherche à accomplir l'impossible lorsqu'il propose de mettre à l'essai ce système de subventions.

Nous devrions abandonner la solution du problème à la loi économique de l'offre et de la demande et éviter autant que possible le contrôle direct du Parlement, qui ne nous a guère donné de résultats jusqu'aujourd'hui dans la réglementation des tarifs, même sur terre.

Il n'est ni désirable, ni opportun, ni praticable de revêtir un organisme extérieur du pouvoir de fixer les prix du transport maritime par des méthodes arbitraires et obligatoires tandis que les négociations, les conférences, la conciliation, l'éducation et la publicité donnent des résultats plus efficaces à la longue. Le système de subventions du Gouvernement équivaut en somme à une déclaration de guerre contre la marine commerciale du monde entier que le rapport Preston critique et qu'il accuse de brigandage en matière de tarifs.

Par cette méthode le Gouvernement proclame la loi martiale sur l'océan et mobilise dix vaisseaux de ligne pour combattre la coalition. Une flotte minuscule comme celle-là ne suffirait même pas à lutter contre l'existence d'une coalition ou d'une conférence

[M. Church.]

sur le lac Ontario, et encore bien moins sur l'océan Atlantique; c'est tout simplement un coup d'épée dans l'eau. Je désire citer l'opinion d'un expert éminent concernant l'utopie de la réglementation des frets maritimes par une subvention ou tout autre moyen. L'empire britannique doit son existence au commerce maritime et il disparaîtrait demain si la Grande-Bretagne perdait la suprématie des mers. M. E. Keble Chatterton est reconnu comme l'un des experts les plus éminents en fait de marine commerciale. Or, voici ce qu'il écrit, à la page 244 de son nouvel ouvrage, publié depuis la conclusion de la paix, touchant la folie des tentatives de mettre obstacle à la liberté des mers:

> Avec les glorieuses traditions du passé et les brillantes perspectives de l'avenir, les flottes commerciales des pays maritimes du monde entier ont tout lieu d'être fiers de leurs services respectifs. La concurrence s'établira certes, non seulement entre l'Angleterre et les Etats-Unis, mais aussi avec les navires marchands de l'Allemagne. Et c'est tant mieux pour le bien des services concernés et pour les peuples en général. L'histoire du passé enseigne qu'à la longue, il est préférable de s'abstenir de multiplier les lois maritimes, sauf lorsque la nécessité s'impose de répondre aux mesures prises par un autre pays aux fins de faire une concurrence déloyale. En réalité, la liberté des mers consiste à permettre au navire marchand de poursuivre sa course en toute liberté; qu'il trouve son trafic où il le pourra et qu'il ait ses coudées franches pour le développer comme l'ont fait par le passé les Vénitiens, les Espagnols, les Hollandais, les Anglais, les Américains et les autres peuples. Tenter de mettre obstacle à ce régime, c'est s'attirer des ennuis dont ne bénéficient même pas à la longue les institutions mêmes que l'on voulait protéger. Toutes les lois de navigation sont conçues dans un bon esprit, mais il est encore bien préférable de permettre la liberté du commerce sur les mers; de laisser s'écouler librement les flots de l'immigration et du trafic avec chances égales de succès pour tous. La palme reviendra à la meilleure flotte en dernier ressort; cependant, pour quelle raison ne laisserait-on pas chaque marine commerciale voguer à son gré, tout comme les grandes maisons d'affaires ont la liberté de diriger leur commerce comme elles l'entendent, sur terre? Les flottes commerciales ont trop d'importance, dans tous les pays du monde, pour qu'elle soient dans la dépendance de l'Etat, sauf dans des circonstances exceptionnelles et pour des raisons majeures. Voilà l'une des leçons qu'enseigne l'histoire à ce sujet et elle est suffisante pour l'instant.

Ces paroles ont un accent prophétique à l'heure actuelle.

L'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) doute qu'il soit possible d'obtenir des résultats par la réglementation des tarifs. M. le juge Mabee partageait le même avis tandis que le ministre des chemins de fer (M. Graham) a affirmer l'autre soir qu'il est inutile de tenter de nouveaux efforts en vue de réglementer les frets maritimes. Je pourrais citer encore de nombreux extraits des œuvres d'économistes éminents, mais le temps me manque.

Le Gouvernement mérite d'être censuré pour sa négligence et pour n'avoir pas tenté

de faire une nation de navigateurs du peuple canadien. Si nous tentons jamais de tourner l'esprit de notre peuple vers les choses maritimes, il faudrait commencer tout d'abord par former une élite de marins pour la marine marchande. Chez nos voisins du sud on est actuellement à transformer le matériel de guerre en instruments de paix; le gouvernement des Etats-Unis a entrepris la tâche de construire une marine marchande, qui sillonnera les sept mers du Globe et assurera la prépondérance au commerce américain. Aux Etats-Unis, la préparation de ce programme se poursuit avec le même zèle qui, durant la guerre, a déterminé la transformation en marins de terriens sans expérience de la navigation.

Le recrutement va très bien, d'après les derniers rapports officiels, et le personnel de la marine marchande des Etats-Unis se compose déjà de 68 p. 100 de citoyens américains.

Le Sea Training Bureau maintient un peu partout des stations d'entraînements et des navires-écoles si bien qu'au cours des trois premières années du nouveau régime, 30,000 à 40,000 matelots non diplômés. De plus, il y a les écoles de marine et du génie naval ainsi que des cours plus avancés pour les marins possédant déjà leurs brevets. Le fonctionnement, les réparations, l'ajustage et l'entretien général des machines de navire ainsi que tout ce qui a trait à l'électricité et au pétrole font partie du programme de ces cours supérieurs. En quatre ans, au-delà de 10,000 gradués ont reçu leurs brevets de capitaines, de premiers, de seconds ou de troisièmes officiers; d'ingénieurs en chef, de premiers, de seconds ou de troisièmes ingénieurs-adjoints. Par l'entremise des bureaux de placement maritimes que l'on maintient dans les différents ports de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique, au-delà de 100,000 officiers et marins ont été placés à bord des navires de la flotte commerciale des Etats-Unis au cours d'une seule année.

La commission des Chemins de fer devrait être consultée suivant moi. L'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) et M. Acworth ont fait une enquête à ce sujet, il y a quelques années et, dans le rapport qu'ils ont présenté au Parlement en 1917, voici les conclusions qu'ils tirent pour ce qui est du tarif de transport tant sur terre que sur mer:

> La politique des chemins de fer est un livre fermé au public ordinaire. Il ne peut comprendre pourquoi les tarifs sont fixés comme ils le sont, pourquoi le service des convois ne serait pas établi de manière à répondre à ses besoins individuels, pourquoi des wagons ne sont pas partout à la disposition de tous. L'attitude normale du public envers l'administration des chemins de fer, que ces derniers appartiennent à une compagnie ou à l'Etat, est une attitude de méfiance sinon d'hostilité ouverte. C'est une bonne chose pour le chemin de fer lui-même et pour ses patrons de dévoiler la manière dont les chemins de fer son administrés de donner les raisons de l'existence de telle ou telle condition, de dire pourquoi certaines concessions demandées ne peuvent pas être raisonnablement accordées, d'expliquer franchement tout au public.

Le rapport revient de nouveau au service maritime et au principe des subventions. Il dit:

> Nous croyons aussi que l'on ne devrait accorder aucune subvention ou garantie avant que la commission ait fait un rapport semblable; et que l'on ne devrait voter aucune subvention ou garantie au cours d'une session, à moins que le budget financier de l'année n'y pourvoie et à moins que les promoteurs n'aient fait un dépôt important en argent ou en valeurs, comme preuve de la sincérité de leur requête.

C'est une sage politique et si le Canada l'avait adoptée pour les chemins de fer, par exemple si au lieu de trois voies ferrées le long de la rive nord du lac Ontario, une seule ligne avec une voie double eût été construite, ce qui eût été suffisant, on aurait gaspillé un billion de moins. La même chose peut s'appliquer au service maritime.

Le principe de la subvention ne profitera ni au producteur, ni au cultivateur, ni à l'expéditeur, ni au producteur de grain, ni au manufacturier. Il n'est avantageux qu'à un armateur au détriment de tous. L'intermédiaire également s'en trouve fort aise. Si son objet est d'aider l'industrie agricole, il vaut mieux la subventionner. Elle en profitera directement et rien que de cette manière.

Je me proposais de montrer comment les navires irréguliers ont réussi à obtenir des chargements, quel a été leur rôle dans le transport des marchandises et dans la réglementation des tarifs, la création des lignes régulières et leur influence sur les tarifs élevés. Aujourd'hui, les plus beaux navires de commerce du monde ne sont pas affectés au service du fret mais à celui des passagers. Ce sont les navires irréguliers qui sont parvenus à obtenir le trafic de ces anciens navires. Après que le monopole de la compagnie des Indes eut disparu et que les populations eurent senti le besoin de prendre la route de l'Orient, il est devenu impérieux d'augmenter le service des passagers. La même chose s'est présentée au sujet de la Chine, mais surtout de l'immigration en Australie. Les immigrants sont devenus de plus en plus nombreux et l'on s'est mis à parcourir l'univers, soit par affaires, par plaisir, ou pour des raisons d'administration. A mesure qu'augmentait le nombre des passagers l'espace réservé au fret diminuait en proportion. Cela est vrai surtout pour les transatlantiques, de sorte qu'aujourd'hui les bâtiments des lignes régulières ne transportent guère plus de cargaisons à l'exception des dé-

pêches et des bagages des passagers. Ainsi, depuis moins d'un siècle, les besoins du public ont modifié du tout au tout le caractère de la navigation. Il n'y a pas lieu de s'étonner que l'Orient ait donné si longtemps l'exemple des améliorations du service maritime pour la bonne raison que les voyageurs ont visité cette partie du globe bien avant que l'Amérique eût été découverte et que la compagnie des Indes eût eu un besoin continuel des meilleurs navires. Mais depuis l'invention des navires à vapeur et les rapides progrès des Etats-Unis, c'est l'Occident et non l'Orient qui a été à la tête des plus grandes entreprises maritimes. Des bateaux plus gros et plus solides, des machines compound, des hélices doubles, triples et quadruples, des turbines, le chauffage au pétrole, une plus grande vitesse, des aménagements de luxe, tous ces facteurs des plus importants et marqués au coin du progrès dans la marine marchande sont le résultat du trafic de l'Atlantique et non de l'Orient. Ils influent, tous le savent, sur les tarifs, le coût élevé des traversées de l'océan, et ainsi de suite. Si cette subvention est adoptée, il vous arrivera peut-être de voir dans quelque port britannique un ou deux de ces dix navires de la compagnie subventionnée ancrés à un quai. Au quai voisin, vous apercevrez un navire irrégulier dont les propriétaires auront des griefs contre le vaisseau de l'Etat ainsi subventionné, et contre les citoyens du Canada aidant à payer et maintenir ce vaisseau en cet endroit. Une telle politique interviendra avec la libre concurrence des navires irréguliers parce que ceux-ci, comme il a été démontré devant la commission de commerce entre-états constituent l'un des éléments les plus notables de la réglementation des tarifs. Ce système de subvention des bateaux finira peut-être par ruiner l'exploitation des navires irréguliers, du moins il est possible que quelques-uns soient placés dans un danger critique. A mon avis, la subvention accordée à ces dix vaisseaux par ce contrat sera un coup terrible porté à la libre concurrence qui existe d'habitude dans l'exploitation des navires irréguliers. Et, s'il faut en croire les autorités maritimes, les propriétaires des navires irréguliers sont aujourd'hui des bienfaiteurs publics, bien plus que puisse jamais l'être sir William Petersen, quoique l'Etat lui apporte son aide. Ces steamers ne reçoivent aucune prime ni aucune subvention mais ils contribuent beaucoup au progrès du Canada. En 1921, 301 navires irréguliers ont quitté le port de Montréal; en 1922, 409; en 1923, 246 et l'an dernier 447. Comme l'un de mes collègues l'a fait remarquer, il est sorti l'an dernier du port de Montréal quelque 153,000,000 de boisseaux de grain dont 60 p. 100 sur des steamers irréguliers. On a eu à Toronto une cause intéressant les tarifs tant par voie ferrée seule que par voie ferrée et voie d'eau qu'exigeaient les chemins de fer pour le transport des colis de Toronto à Vancouver. La ligne Kirkwood acheta un navire irrégulier de la Marine marchande canadienne et établit des frets modiques pour le transport par voie d'eau exclusivement de Toronto à Vancouver, en passant par le canal de Panama; elle effectua une réduction notable des tarifs et de la sorte économisa une somme appréciable aux commerçants de Toronto.

Le régime proposé par le ministère va entraver les navires irréguliers au point d'étouffer toute concurrence dans le marché des frets; autrement dit, l'Etat va verser une gratification au rival du navire aventurier, ce qui lui soustrait une partie de sa clientèle. Or, les navires irréguliers jouent un rôle important; pour s'en convaincre les honorables représentant n'ont qu'à consulter les statistiques de n'importe quel port canadien, maritime ou intérieur. Il faut redouter le présent projet; nous ne voulons rien faire qui élimine la concurrence. Assurons une clientèle régulière aux bâtiments de cueillette. et ainsi nous maintiendrons une saine rivalité. Le navire régulier joue un autre rôle que celui du navire indépendant; en effet, les départs du premier sont toujours annoncés d'avance, sa méthode diffère de celle du second et souvent même son mouvement est réservé à un seul endroit.

Tout cela, il ne faut pas le perdre de vue. Selon moi pas un honorable député de la Chambre ne peut être incertain touchant les conséquences de cette convention au point de vue des navires irréguliers. L'honorable député de York-Sud (M. Maclean) et l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) ont tous deux exprimé à ce sujet des observations qui me paraissent inopportunes et mal inspirées: ils préconisent la fusion des chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien. Qu'on me permette ici d'affirmer catégoriquement que nos chemins de fer doivent leur situation prospère non pas à l'exploitation par l'Etat mais bien à l'exploitation par des capitaux particuliers. Je ne me rallie pas à la proposition formulée par ces honorables collègues, car j'y vois simplement une autre façon de remettre le réseau National-Canadien entre les mains du Pacifique-Canadien, projet que ce dernier aspire à réaliser. Faute de concurrence le commerce languit; nous avons donc tout à gagner à encourager la rivalité entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Je regrette l'absence ce soir de l'honorable représentant de York-Sud, le doyen de la Chambre et un fervent adepte de la nationalisation, car je voudrais lui dire que ce qu'il propose ne constitue pas une solution du problème. Au

contraire il en résulterait une coalition plus gigantesque que tout ce qu'on a vu par le passé.

Je suis fermement convaincu que le Parlement, avant d'adopter un projet de cette importance, devrait consulter le public à son sujet. Assurément, à mon avis, nous ne devrions pas l'approuver en ce moment. Je crois que la réglementation des tarifs tant des lignes de navigation que des chemins de fer s'impose à l'heure qu'il est. J'ai personnellement la certitude que les divisions du service des voyageurs des chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien s'entendent pour fixer les prix du transport. Rendons-nous compte une fois pour toutes que le syndicat transocéanique n'est pas le seul en son genre; il existe une coalition des voies ferrées et elle est tout aussi rapace que celle des compagnies de navigation. Les représentants de nos deux grands réseaux ferroviaires se rencontrent en conférence et établissent les tarifs; tous deux ont et dans l'Est et dans l'Ouest une association dite du service des voyageurs. Les deux font fi des ordonnances de la commission des chemins de fer; c'est là un fait démontré. Il me semble que si les chemins de fer Nationaux voulaient réellement s'attirer le gros du mouvement des voyageurs dans les grands centres de population ils feraient comme font les chemins de fer en Grande-Bretagne, en Australie, en France et aux Etats-Unis, c'est-à-dire qu'ils donneraient aux ouvriers, qui payent les impôts, quelque chose en échange de leur argent: des billets au rabais pour des excursions, des expositions, des réunions et autres occasions du même genre. Les classes ouvrières pourraient ainsi s'échapper quelquefois des villes encombrées et acquérir un peu de santé à la campagne au lieu d'être toujours logés à l'étroit dans des maisons de rapport. J'assure la Chambre que les chemins de fer d'Angleterre ont trouvé une excellente affaire cette réduction des tarifs pour des occasions spéciales. Mais que font nos chemins de fer Nationaux? Ils se réunissent en conférence avec le Pacifique-Canadien et chaque fois que les représentants de ce dernier expriment l'intention d'adopter tel ou tel tarif, le National-Canadien s'écrie: "Moi aussi." Voilà tout son programme: "Moi aussi." Le National-Canadien ne serait pas mieux avisé d'offrir ces billets au rabais à des occasions d'un caractère spécial et de sortir de Toronto, Hamilton et autres grands centres ses voitures bondées de voyageurs, au lieu que maintenant il ne s'y trouve presque personne? Qu'il diminue ses prix et il aura tôt fait d'acquérir le gros du mouvement des voyageurs. On parle d'une coalition sur l'Atlantique! Mais il en existe une pire relativement aux tarifs des chemins de fer, malgré qu'on ait une commission qui est supposés les surveiller librement. Depuis deux ans, on peut dire que la commission des chemins de fer est perdue, égarée ou disparue, pour ce qui est de l'influence qu'elle a pu exercer. Pour tout le bien qu'elle a fait récemment. autant vaut l'abolir. Or, il me semble que si l'on ne peut pas régler les tarifs de nos propres chemins de fer, le Gouvernement a bien peu de chances de réussir en essayant de régir ceux du transport fluvial et même maritime. Si l'on généralise cette politique de subvention, cela nous coûtera bien plus de 13 millions de dollars en dix ans. Si, comme le premier ministre l'a suggéré, on fait une offre à d'autres sociétés, disons à la compagnie du Pacifique-Canadien, aux mêmes conditions. où finira-t-on? Personne ne sait ce que cela pourra coûter, pas plus les cultivateurs que la Chambre. Ce sera peut-être analogue à l'affaire du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, dont on disait, il y a des années, qu'ils coûteraient environ 14 millions, tandis que l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a démontré, l'autre soir, qu'ils avaient coûté jusqu'ici plus d'un demi-milliard et nous n'avons pas fini. Puis, il y a le déficit des chemins de fer nationaux qui s'élève annuellement à 60 ou 70 millions. Ceci est encore une autre subvention à ajouter aux impôts, pour intensifier la concurrence entre le Pacifique-Canadien et le chemin de fer national.

Ce projet préocupe beaucoup les autorités britanniques qui ont tant fait pour le commerce maritime du Canada. Voici ce que dit un journal aux vues très modérées comme le *Morning Post* de Londres:

> Dans notre pays nous considérons que c'est un mauvais principe de subventionner le commerce maritime. Cela prête à un ralentissement d'effort de la part du subventionné. En outre, si une province de l'empire, accorde, sous forme de subvention de l'Etat, un avantage à une compagnie maritime en particulier, cela nuit à l'unité des services maritimes de l'empire. Pour le bien des différents pays de l'empire le transport maritime devrait être soumis à une même politique qui reconnaîtrait d'une façon juste et impartiale les intérêts aussi bien des expéditeurs et des voyageurs que des armateurs. On peut prétendre avec raison que c'est ainsi qu'a été et est encore régi le commerce maritime britannique. Il est l'œuvre de l'initiative privée, sans autre aide de la part de l'Etat que le paiement du transport des correspondances ou l'indemnité pour l'usage des navires en temps de guerre. Aujourd'hui qu'on construit trois et quatre fois plus de navires qu'avant la guerre et que les frais d'administration ont doublé et triplé, les armateurs anglais continuent leur commerce sans demander quoi que ce soit à l'Etat, si ce n'est de ne pas leur imposer des restrictions qui les placeraient dans une situation désavantageuse par rapport à l'étranger. On dit que le marché conclu par le gouvernement canadien porte sur une période de dix ans; on peut douter qu'il dure aussi longtemps.

Moi aussi, j'en doute. Le contrat conclu avec sir William Petersen en 1897 dura moins d'un an; en 1899 on rendit à sir William

Petersen son argent avec intérêt. Voici une autre dépêche datée de Londres, le 16 février:

Le *Times* publie aujourd'hui une plainte de sir Halford MacKinder, président du comité impérial de la navigation, qui fut institué par la conférence économique impériale de 1923 pour connaître des différends à ce sujet. La lettre dit que plusieurs des plaintes de W. T. R. Preston n'ont pas été préalablement présentées au comité impérial; ce dernier a fait deux rapports favorables concernant d'autres plaintes du Canada et deux autres rapports sont en préparation. L'honorable M. Mackenzie King a voté en faveur de la création de ce comité et, maintenant, il l'ignore.

En Angleterre, on a de plus en plus l'impression que le rapport de Preston, dont la majeure partie est qualifiée par la conférence de l'Atlantique d'extravagante et de mal fondée, n'est qu'une manœuvre politique de la part du premier ministre M. King. Le *Morning Post* consacre une colonne à cette thèse.

En attendant la rumeur persiste que la compagnie du Pacifique-Canadien va sortir de la conférence et accepter la subvention du gouvernement canadien, pour éviter la concurrence de compagnies rivales desservant les ports canadiens, concurrence provenant de la réduction de la quote-part d'immigration aux Etats-Unis. Si le Pacifique-Canadien pouvait avoir les immigrants qui sont amenés maintenant par les compagnies Cunard et White-Star et aussi par les compagnies hollandaises et scandinaves, cela augmenterait considérablement ses affaires, surtout étant donné que le gouvernement libéral va bientôt tenter d'augmenter la population canadienne qui décline, au moyen d'immigrants recrutés dans tous les pays du continent européen.

Voilà l'opinion du président du comité impérial de la navigation. Puis, l'autre jour, à la Chambre des communes d'Angleterre, le secrétaire parlementaire du Commerce, sir B. Chadwick, en réponse à M. B. Smith, député socialiste de Rotherhithe qui demandait s'il y avait une grande disparité de prix pour le transport des effets de colons au Canada entre les lignes syndiquées et les autres, a déclaré que toute la question des prix de transport ferait bientôt l'objet d'une enquête par un comité spécial parlementaire au Canada. Je cite l'article du *Morning Post*:

M. B. Smith a demandé si, à la suite du rapport de M. Preston qui était un rapport officiel du gouvernement canadien, cette colonie se proposait de faire une grande question politique des prix de faveur accordés à l'Allemagne et d'autres pays par rapport aux frets exigés sur les lignes du Canada, étant donné qu'elle prétend que des membres de l'aristocratie anglaise, directeurs de la conférence maritime dans ce pays-ci, ont détruit la préférence qui nous a été accordée par le Canada.

Sir B. Chadwick: Ce sera le sujet de l'enquête. Il n'a aucune idée de la date à laquelle l'enquête commencera, ni des conditions dans lesquelles elle sera faite.

Voici maintenant une autre autorité, sir Frederick Lewis, qui, lors de l'assemblée annuelle de la ligne Gulf, compagnie subsidiaire de la Furness-Withy, déclara que les navires de sa compagnie n'avaient fait que 5 p. 100 de profit quand ils s'étaient engagés dans le transport canadien. Il dit:

"Ces résultats", dit sir Frederick, "jettent un jour intéressant sur les critiques faites au gouvernement canadien par M. T. R. Preston contre les compagnies exploitées dans l'Atlantique-Nord, et aux termes desquelles les lignes de steamers égorgent l'industrie canadienne par leurs tarifs de transport exorbitants et "doivent réaliser d'énormes profits". En réalité, deux de nos navires se sont exclusivement occupés de transport entre le Canada et la Grande-Bretagne, en 1924. Un tiers des voyages ont eu pour résultat des pertes sèches et le commerce d'une année a raporté des recetes nettes d'environ 2 p. 100 du coût des navires, ce qui pourvoit à la dépréciation, aux intérêts et aux frais généraux. Nous pouvons continuer de payer un dividende de 5 p. 100 simplement parce que, jadis, nous avons prudemment diminué l'évaluation des navires et que nos autres navires nous ont donné des résultats plus satisfaisants."

On a prétendu, monsieur l'Orateur, que la Canada Steamship Lines constituait un monopole sur les lacs. Inutile pour moi de citer l'histoire de la compagnie, mais je veux faire comprendre qu'une union s'est effectuée entre plusieurs grandes lignes comprenant les Inland Lines, Limited; Northern Navigation Company, Limited; Niagara Navigation Company, Limited; St. Lawrence River Steamboat Company, Limited; Richelieu and Ontario Lines; Thousand Islands Lines; les steamers Jacques et Bickerdike; Ontario and Quebec Navigation Company; le steamer Haddington et pas moins de 80 p. 100 des actions de la Canada Interlake Line Limited et de la Quebec Steamship Company, Limited. Ces compagnies faisaient le service sur les lacs, le golfe et l'océan. Dans la région de Toronto, nous avons été fréquemment mécontents des tarifs à Niagara ou autres ports des lacs, mais nous traversons une période de prix élevés. J'ai sous la main une coupure du *Globe* en date du 20 mars et où l'on fait observer qu'il s'est produit une diminution de plus de 12 p. 100 dans les recettes, les profits nets égalant un peu plus de 1 p. 100 sur les actions privilégiées, cela en dépit de fortes réductions dans les frais d'exploitation, le service des intérêts, les dettes annulées et même les frais de dépréciation. L'état en question se lit comme suit:

Les recettes totales se sont élevées à $10,435,115.15, soit une diminution de $1,448,767.28, ou 12.2 p. 100 comparativement à l'année précédente. Sur ce montant des diminutions, $1,145,237.54 représentent la diminution pour les cargo-boats sur les lacs et rivières et $303,529.74 la diminution des recettes de toutes les autres exploitations de la compagnie.

Les profits nets avant l'acquittement des intérêts, obligations, escomptes, dépréciation et impôts étaient de $1,656,027.21, soit une dinminution de $499,486.18 sur l'année précédente et les profits de l'année après le paiement de toutes les charges, escomptes d'obligations et réserves se trouvaient de $143,818.99, diminution de $333,424.86 sur l'année précédente.

On dit qu'un bon avocat a préparé ce contrat. Cela ne le rend pas meilleur. Des légistes très brillants, feu l'honorable S. H. Blake et feu Christopher Robinson ont, en 1892, préparé une entente avec la compagnie

des tramways pour la ville de Toronto et le Conseil privé a rendu quinze décisions à son sujet. A la fin, on a décidé que l'entente telle qu'elle était rédigée ne mettait pas à exécution les intentions du contrat et le résultat a été une quantité de procès durant plus de trente ans. On a trouvé que l'entente n'était pas rédigée selon l'esprit des parties contractantes. Je ne pense pas qu'il y ait eu au monde un contrat qui ait produit autant de litiges que cette entente au sujet du tramway. Cependant, je suis convaincu que le contrat actuel nous apportera aussi des litiges en quantité. Voyez l'absence de sanctions, le manque de clauses spécifiant l'exécution intégrale du contrat, sans parler des clauses à double sens qui peuvent s'y trouver.

Les compagnies de steamers affirment que l'augmentation des tarifs maritimes se justifie, qu'il s'agit simplement d'une considération économique et qu'elle est causée par l'augmentation du prix des navires, des salaires, de la nourriture, du combustible et des frais d'exploitation; de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre et ainsi de suite comparativement à la période d'avant-guerre et de l'augmentation dans le coût d'organisation et les frais généraux. On fait observer que beaucoup de navires voyageant dans l'Atlantique-Nord entre la Grande-Bretagne et le Canada ont été coulés pendant la guerre et qu'il a fallu les remplacer à frais énormes. Un navire qui aurait coûté 150,000 livres sterling avant la guerre coûterait aujourd'hui un million de dollars. Quant aux tarifs des voyageurs, dit-on, ils ne sont fixés par aucune entente entre les compagnies; ils sont absolument nécessaire pour permettre aux compagnies de navigation de donner un bon service et de satisfaire les exigences du public d'aujourd'hui. L'autre soir, le premier ministre nous a dit avoir reçu bien des plaintes au sujet des tarifs. Je n'en doute pas du tout. J'ai moi-même reçu des plaintes au sujet des tarifs, non seulement pour les lacs, mais aussi pour ailleurs. La Marine marchande du Canada et la ligne de l'Etat entre Niagara, St. Catharines, Port-Dalhousie et les chutes Niagara auraient pu fixer les tarifs sur les lacs entre Toronto et les chutes, mais elles n'y ont pas réussi et ont dû adopter les tarifs élevés de la Canada Steamship au lieu de permettre le soulagement par une concurrence libre et impartiale.

Les tarifs élevés ne se limitent pas à l'océan. Dans tout le pays nous avons des tarifs élevés pour le téléphone, les messageries, les télégraphes et les chemins de fer. La commission des chemins de fer permet virtuellement à ces corporations d'utilité publique d'agir comme bon leur semble. Nos taxes de vente et l'impôt sur le revenu sont élevés. Pourquoi ne s'attaque-t-on qu'à cette coalition? Que fait-on à propos des autres monopoles que nous avons en Canada, monopoles de la boulangerie, monopole de l'huile, coalition des banquiers, coalition des millionnaires américains qui spéculent sur nos ressources, monopoles de l'essence, monopole des producteurs de grains, monopole de la houille, monopole des transports, monopole des élévateurs, et monopole des industriels. Nous avons une loi des coalitions votée en 1923, à combien de poursuites a-t-elle donnée lieu? Pas une. Combien de poursuites basées sur le Code criminel a-t-on intentées pour entraves au commerce? Aucune. A Toronto, il y a quelques années, nous avons essayé de faire mettre en accusation les laitiers de la cité qui relevaient trop les prix du lait au moment où il y avait beaucoup de chômeurs. Nous dénoncions aussi la coalition des boulangers et celles des restaurateurs. Nous disions que les prix du lait étaient fixés par les associations de laitiers et nous avons présenté une demande de mise en accusation au juge Kelly, mais nous n'avons jamais pu arriver à rien. Les coalitions et les monopoles poussent comme les lauriers sauvages partout en Canada. On les règlemente en Angleterre et aux Etats-Unis, mais pas ici. Et cependant, le Gouvernement qui ignore ces coalitions, contrecarre la loi de l'offre et de la demande dans le domaine maritime. Il ne s'attaque pas aux monopoles qui existent en Canada là où il a juridiction. Il vaudrait mieux commencer chez soi au lieu de se porter là où nous n'avons pas d'autorité. Nous devrions nous occuper d'abord des coalitions qui existent chez nous. Le comité impérial de navigation doit se réunir en Angleterre dans quelques jours pour recueillir des témoignages. A la suite de l'attitude prise par le Canada, une nouvelle enquête sur toute la question des prix de transport maritime a été décrétée en Angleterre.

En terminant, j'ajouterai un mot au nom du parti dont je suis un modeste membre. L'on a dit dans cette Chambre et dans plusieurs journaux, même dans certains journaux progressistes, et l'on a répété la même chose à satiété durant les dernières élections, que ce parti est allié à la grande finance canadienne. Le premier ministre et le ministre du Travail nous désignent généralement comme le parti organe des grosses institutions et je ne leur en fait pas particulièrement reproche. A la dernière session, quand on a légiféré relativement à l'industrie de la fabrication des instruments aratoires l'on nous a représentés comme les interprètes des fabricants de machines ara-

toires. Cela n'est pas exact. Aux dernières élections provinciales, les fabricants d'instruments agricoles ont fait de leur mieux pour maintenir le gouvernement Drury. Les conservateurs ne sont pas les alliés de la grande finance ni de l'industrie des instruments aratoires. Quant à moi, je puis dire que je ne suis pas le serviteur des financiers et je crois pouvoir en dire autant du parti conservateur. Quelques-uns d'entre nous ont souffert dans la lutte contre la finance dans le passé et sont prets à faire de même à l'avenir. Nous les avons combattues dans Toronto pour libérer la cité du monopole de l'éclairage, du transport et de la force motrice. Le riche seul pouvait se permettre l'éclairage électrique alors parce que la lumière et l'énergie coûtaient entre 2 à 3 dollars, tandis qu'aujourd'hui l'ouvrier peut s'éclairer à l'électricité dont le prix a été réduit à 92c. Je dis donc que le parti conservateur ne représente pas la haute finance. Au contraire, nous l'avons combattue et nous sommes encore dans les mêmes dispositions. Tout en critiquant cette résolution, nous désirons que les prix de transport sur l'Atlantique et sur les lacs également soient diminués. Je m'accorde avec le Gouvernement sur le but qu'il poursuit, mais je désapprouve le moyen qu'il prend pour y arriver. Pour ces raisons, monsieur l'Orateur, je m'oppose au projet de convention Petersen.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'espérais toujours que le Gouvernement ou quelqu'un de la droite nous donnerait quelque bonne raison pour nous amener à voter pour cette résolution, mais au lieu de cela on nous a présenté différentes explications relativement au projet soumis à la Chambre, dont la plupart, d'après moi, du moins, tiendront à établir que nous n'avons pas à nous prononcer sur la véritable proposition soumise à la Chambre, mais sur autre chose. Cela est surtout vrai de l'explication fournie cet après-midi par l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler). Relisons les trois ou quatre premières lignes de la résolution:

La Chambre décide qu'il y a lieu, afin d'assurer au gouvernement du Canada le contrôle de certains tarifs maritimes, de ratifier et de confirmer une convention conclue entre Sa Majesté et sir William Petersen, C.C.E.B., laquelle est définie dans l'annexe de la présente.

Eh bien, si je comprends la question, l'on nous demande de dire qu'il y a lieu de ratifier cette convention afin d'assurer au Gouvernement le contrôle de certains tarifs maritimes. La ratification de la convention que comporte cette résolution doit nous assurer la réglementation des frets maritimes; sans la ratification du contrat Petersen nous ne pouvons

songer à cette réglementation. C'est là la question que l'on nous pose, je crois. Le premier ministre, je sais, a expliqué que la question soumise à la Chambre vise d'une façon générale à la réglementation des frets maritimes et que nous ne sommes pas nécessairement tenus d'accepter cette entente avec sir William Petersen. Il serait facile, il me semble, de rédiger la résolution en ce sens, et il serait aussi facile de le faire maintenant que d'attendre que le comité spécial ait fait rapport à la Chambre après la 2e lecture du projet de loi.

Pour ma part, je suis opposé, d'une façon générale, à l'octroi de subventions à des particuliers ou à des compagnies privées. Je ne dis pas, cependant, que si on faisait une proposition spécifique d'accorder une subvention dans un but spécial pour des raisons tout à l'avantage général du pays, je ne l'appuierais pas alors. C'est pourquoi j'ai suivi le débat aussi attentivement que possible, afin de voir si le Gouvernement, ou quelqu'un de ses partisans, affrirait une raison suffisante pour me porter à croire que la ratification de cette convention va réellement nous assurer la réglementation des frets maritimes; jusqu'à présent, monsieur l'Orateur, je n'ai pu découvrir une seule raison qui me permît d'en venir à cette conclusion. Il ne serait pas raisonnable de s'attendre, je suppose, à ce que la plupart de nous, qui venons de l'intérieur et qui connaissons peu la mer, soyons prêts à dire si oui ou non la ratification de cette convention assurerait la réglementation des frets maritimes. Pour cette raison, comme je l'ai dit, j'ai abordé ce sujet en toute sincérité et j'en suis venu à la conclusion que, jusqu'à présent, on n'a pas avancé un seul argument solide en faveur de la ratification de cette convention.

L'objet de la résolution est dons d'accorder en vertu de cette convention une subvention à sir William Petersen qui aidera le Gouvernement dans la réglementation des frets maritimes; c'est là la question que l'on référera au comité spécial après la 2e lecture de ce bill. Naturellement, on se demande immédiatement: Cette convention produira-t-elle ce résultat? Puis: Est-ce là la meilleure méthode possible d'obtenir ce résultat? Je désire examiner ce qui, à mon avis, se produira si nous ratifions cette convention. Au cours de ses remarques, l'autre soir, l'honorable représentant de Calgary-Est (M. Irvine) a déclaré qu'il ne croyait pas que la réduction des frets maritimes égalât la somme de la subvention annuelle. Le ministre du Commerce intervint et dit qu'il s'attendait que la réduction égalât deux ou trois fois la somme de la subvention annuelle. Maintenant, je ne puis croire que sir William Pe-

tersen va signer avec ce Gouvernement ou un autre gouvernement, ou tout individu un contrat, en vertu duquel il devra fournir deux ou trois dollars de service pour chaque dollars de subvention ou de frets maritimes qu'il recevra, suivant le cas. Je me dis alors que si nous donnons à sir William Petersen cette subvention annuelle, nous obtiendrons une réduction égale à la somme totale de cette subvention annuelle. Supposons que nous obtenions cette réduction, quelle sera l'attitude de la coalition? De deux choses, l'une: ou elle dira, "Nous allons combattre cette ligne Petersen et le projet du gouvernement canadien." Si la coalition adopte cette attitude, n'aurons-nous pas immédiatement le pire genre de favoritisme possible entre les expéditeurs de blé, de bestiaux, de pommes ou d'autres denrées de la part de la ligne Petersen ou de celle de la coalition, respectivement? Ou la coalition dira: "Nous allons prendre le gouvernement canadien au mot lorsqu'il dit que cette offre est ouverte à toutes les lignes." Ne serons-nous pas, alors, forcés, d'après les termes mêmes de la résolution, d'accorder la même considération à toutes les autres lignes qui sont prêtes à accepter? A mon sens, nous ouvrons simplement la porte toute grande au système des subventions en faveur duquel je ne suis certainement pas disposé maintenant à voter.

Passons à la subvention même. Quelques honorables députés l'ont étudiée, mais il me faut revenir sur certains aspects de la question afin de poursuivre mon argumentation. Nous offrons à sir William Petersen une subvention de 275,000 livres par année, soit environ $1,250,000 sur dix navires pour dix ans. C'est-à-dire, nous lui paierons au cours de cette période, la somme de $1,250,000 pour chaque navire qu'il mettra en exploitation. Chaque navire, conséquemment, rapportera au cours des dix ans l'équivalent de la subvention d'une année—$1,250,000. Cette somme est de beaucoup supérieure au coût initial des navires, si on en croit les déclarations du ministre du Commerce et du ministre des Chemins de fer. Ils ont comparé le coût de construction des navires aujourd'hui au coût de construction des navires de la Marine marchande canadienne et, à la page 747 des *Débats*, le ministre du Commerce déclare:

> En outre, je puis ajouter que la Marine marchande du Gouvernement a coûté trois fois ce qu'elle coûterait aujourd'hui.

Et à la page 1163 du hansard, on trouvera les paroles suivantes de l'honorable ministre des Chemins de fer:

> Nous ne sommes pas responsables de la Marine marchande canadienne qui a coûté trois ou quatre fois ce qu'elle coûterait maintenant.

Or d'après M. Ballantyne, le coût de la Marine marchande en 1921 a été évalué à $191.95 par tonne de charge effective. Il est peut-être préférable de lire sa déclaration, que l'on trouvera dans le volume 2 du hansard de 1921, page 1303:

> Je passe maintenant au coût comparatif de construction. Le prix moyen de la construction de tous les navires compris dans le projet du Gouvernement s'élève à $191.95 par tonne de charge effective. Le prix moyen des navires construits par le United States Shipbuilding Board a été fixé dans une communication officielle récente à environ $215 la tonne de charge effective.

Si nous prenons les chiffres de M. Ballantyne et si nous acceptons les déclarations du ministre du Commerce et du ministre des Chemins de fer, qui disent que le coût actuel est le tiers de ce qu'il était en 1921, $191.95, nous trouvons que le coût actuel doit être d'environ $63.98 par tonne de charge effective. Multipliez par 9,000 tonnes, charge effective des navires Petersen; ils devraient donc coûter $575,820 chacun. Sir William Petersen peut organiser une compagnie et lui passer ses navires; il peut même faire une excellente affaire en lui en faisant pratiquement cadeau et en retenant le surplus du coût des navires, ce qui lui permettrait de pourvoir libéralement aux intérêts nécessités par le paiement à tempérament de ces navires, en supposant que ce soit l'arrangement conclu.

Nous pouvons faire une autre comparaison relativement à cette subvention projetée pour la construction de navires. L'an dernier, devant le comité qui s'occupait des crédits des chemins de fer Nationaux-Canadiens, sir Henry Thornton fit une déclaration relative aux recettes des navires de la Marine marchande allant à la métropole. Il n'y a pas une grosse différence entre quelques-unes de ces recettes brutes et celles exposées ici pour la cargaison-type des navires projetés de Petersen, à la page 748 du hansard. On y calcule que leurs recettes, pour un voyage aller et retour, seront de $43,599. Les recettes des navires de notre Marine marchande, pour la plupart des voyages faits l'an dernier, ont varié de $30,000 à $40,000. Si nous prenons les subventions et si nous les divisons par soixante, nombre de voyages de ces navires, nous voyons que nous payons environ la moitié du coût total d'exploitation; nous pourrions diminuer de moitié les tarifs des frets et sir William Petersen pourrait encore continuer. Ceci montre évidemment l'inégalité de traitement qu'il y aurait entre les expéditeurs employant les navires Petersen et ceux employant les autres navires. Mais si nous sommes pour payer plus que le coût des navires avant de commencer le service, et si cet arrangement est pour être offert à toutes les compagnies de transport maritimes, n'allons-nous pas être appelés à

acheter tout le tonnage de l'Atlantique, quitte à le remettre ensuite aux compagnies privées qui voudront nous donner des tarifs plus bas?

On demande à sir William Petersen d'exploiter sa flotte en coopération loyale avec la Marine marchande de l'Etat et avec les chemins de fer Nationaux-Canadiens. Dans le rapport Preston, à la page 11, nous voyons un paragraphe intitulé "Efforts pour coopérer avec la coalition", et un autre intitulé "Franche déclaration concernant le Canada". En adressant son mémoire aux divers membres de la coalition, M. Preston dit que gouvernement canadien avait évidemment à l'esprit deux méthodes possibles de coopérer avec les membres de la coalition ou avec d'autres en vue d'une réduction des tarifs. La première est:

(1) Par un arrangement avec une compagnie indépendante subventionnée par le Gouvernement, celui-ci ayant le contrôle des tarifs de transport.

(2) L'établissement par le Gouvernement d'un service de vaisseaux modernes entre les ports canadiens et britanniques.

Dans le dernier paragraphe de la même lettre, nous lisons:

Les chemins de fer du Gouvernement traversent le Dominion du Canada sur un parcours d'environ 24,000 milles. Il est juste de présumer, quelle que soit l'action du Gouvernement, qu'il cherchera à relier le transport par mer avec cet immense réseau de voies ferrées; on peut aussi prévoir que les chemins de fer du Gouvernement coopéreront avec les armateurs pour résoudre la question des frets maritimes et du transport, chose si nécessaire pour le développement et la prospérité du Dominion.

Retournons à la page 749 du hansard. Nous y voyons une lettre de sir Henry Thornton au ministre du Commerce (l'hon. M. Low), parlant de la possibilité d'une certaine relation entre les chemins de fer Nationaux-Canadiens et les navires Petersen ou la ligne Petersen, chose assez intéressante, étant donné la déclaration de M. Preston relativement aux compagnies de paquebots. La lettre dit:

Cher monsieur Low,

J'ai eu occasion de vérifier les chiffres de Teakle relatifs à la proposition de sir William Petersen, et je constate qu'il existe un accord raisonnable sur les frais d'exploitation, ce qui semble appuyer la demande particulière de sir Willam, bien que ni l'un ni l'autre n'ait absolument rien inclus comme frais d'administration. Cependant, ces frais, à mon sens, ne peuvent être très élevés car nos agents et nos préposés au fret de ce côté-ci de l'Atlantique pourraient s'occuper de trouver du fret pour la nouvelle entreprise aussi bien que pour les chemins de fer sans dépenses additionnelles.

Un article de la convention stipule que la compagnie agira de concert avec la Marine marchande du gouvernement canadien et le chemin de fer National-Canadien. Je prétends que cet article n'a pas été rédigé réellement dans le but de protéger les intérêts du National-Canadien, mais bien ceux de sir William Petersen, ou pour forcer celui-ci, en apparence,

[M. Kennedy (Edmonton-Ouest).]

à entretenir des relations qui seront tout à son avantage. Il peut être utile au National-Canadien de posséder dix navires de type moderne, ou peut-être meilleurs que les siens, s'ils le sont réellement; il peut lui être utile d'améliorer son service maritime; mais d'un autre côté, si l'on songe aux avantages qu'aura pour sir William Petersen, s'ajoutant à la subvention, son association avec le National-Canadien, on ne peut établir de comparaison entre les gains qui en résulteront pour le National-Canadien et ceux qu'en retirera sir William. Ceux de ce dernier seront énormes, tandis que le National-Canadien ne retirera que peu de profit. Il n'y a pas de comparaison possible entre les deux. Par conséquent cet article est, à mon sens, fort peu avantageux pour le pays.

Je désire toucher un autre point. Nous possédons actuellement la Marine marchande du Gouvernement canadien et il y a apparemment trop de navires engagés dans le commerce de l'Atlantique-Nord; or le projet du Gouvernement augmentera encore le nombre de ces navires. Il en résultera donc que la Marine marchande du Gouvernement canadien éprouvera plus de difficultés qu'à l'heure actuelle à trouver des cargaisons complètes, ou des cargaisons pour le voyage de retour, ce qui l'empêchera encore de réaliser du gain. Car c'est, au dire de sir Henry Thornton, ce qui nuit à son succès. Pourquoi cherchons-nous à augmenter le nombre des navires de l'Atlantique-Nord? Mais supposons que ces navires soient supérieurs à ceux de la Marine marchande du Gouvernement canadien. Le très honorable chef de l'opposition n'est pas disposé à l'admettre et je partage son avis, à certains points de vue, encore que j'admette leur supériorité relative, à un point de vue, c'est-à-dire la proportion du tonnage net des navires par rapport au tonnage brut. La plupart des navires de la Marine marchande du Gouvernement canadien ont un tonnage brut de cinq mille tonnes et plus, et un tonnage net de moins de 3,500, tandis que les navires de Petersen ont un tonnage brut de 5,000 et un tonnage net de 3,500. Il n'y a pas beaucoup de différence. En tout cas, si le Gouvernement et sir William Petersen équipent ces navires de façon à faciliter le commerce de l'Atlantique-Nord, ils ont sûrement agi de concert pour nous procurer des navires adaptés aux besoins; tirant profit de l'expérience acquise dans l'exploitation de la Marine marchande, ils sont en mesure de mieux connaître les besoins du commerce. Si ces navires sont supérieurs et mis pratiquement au service du National-Canadien, nous ne devons pas abandonner à M. Petersen la part lucrative du commerce maritime et garder pour nous ce qui

rapporte le moins, c'est-à-dire la Marine marchande du Gouvernement canadien, si cette marine marchande est aussi peu propre à ce commerce qu'on l'a prétendu. Je ne vois donc pas pourquoi on a eu recours à Petersen. Celui-ci touchera sa subvention, mais quelle assurance a le Gouvernement, ou le Parlement du Canada, qu'il agrandira son champ d'action? Comment pourront-ils connaître l'état des affaires en versant une subvention à sir William Petersen? Je prétends que le Gouvernement canadien et la Marine marchande peuvent exploiter des navires avec autant de succès que sir William. S'ils peuvent le faire avec succès et profit, nous pourrons connaître les conditions financières du commerce de ces navires comme nous les connaissons dans le cas de la Marine marchande du Gouvernement canadien. Mais si nous abandonnons à des particuliers toute la partie lucrative de notre commerce, si une compagnie particulière retire tous les avantages d'une association avec un réseau national de voies ferrées et de la réclame que le National-Canadien peut lui faire afin de lui obtenir des cargaisons, nous permettrons à des particuliers de s'emparer d'un commerce que nous devrions garder pour nous-mêmes. En outre, le Gouvernement, qui tente de réglementer le prix du transport, ne pourra examiner les livres de la compagnie, ni, par conséquent savoir exactement ce que devrait être ce prix.

Je passe à l'examen très bref des raisons qu'on a invoquées pour expliquer le refus d'employer la Marine marchande du Gouvernement canadien. Le très honorable chef de l'opposition a parlé hier de la déclaration du ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) portant que les navires sont trop petits pour le commerce océanique et trop gros pour les lacs. Quand j'entendis cette phrase, je ne pus m'empêcher de songer à l'explication banale que l'on donne du grand nombre des célibataires: les jeunes gens, prétend-on, sont trop jeunes et que les autres sont trop vieux. Je crois que cette question a été suffisamment débattue hier et il n'y a pas lieu d'y revenir. L'honorable député de Lunenburg eut une autre explication à donner. A la page 1104 du hansard il disait:

> Les navires de la Marine marchande sont de construction très différente et, à cause de leurs machines, ils ne peuvent pas faire plus de cinq nœuds par une très grosse mer.

Et ensuite, au sujet des navires Petersen:

> Vous constaterez que, grâce aux moteurs Diesel, dont ces navires seront pourvus, ils pourront filer leurs onze nœuds en tout temps, sauf dans les très fortes tempêtes d'hiver, bien entendu.

Ce n'est pas là une heureuse explication parce que la vitesse indiquée pour les navires de la Marine marchande est celle atteinte par un très gros temps tandis que celle des nouveaux navires est celle obtenue par un temps calme. L'honorable député a peut-être agi en homme avisé. En tout cas, qu'est-ce qui détermine la vitesse d'un navire? N'est-ce pas le rapport qu'il y a entre sa puissance et son tonnage? En étudiant les devis des navires Petersen vous verrez que pour ceux de 9,000 tonnes de portée en lourd, soit 5,000 tonneaux de tonnage brut, on spécifie une force motrice de 2,250 chevaux-vapeur et une puissance de freinage de 1,850 chevaux, tandis que les navires à peu près de la même dimension de la Marine marchande ont une force motrice de 3,000 à 4,000 chevaux-vapeur avec une puissance de freinage d'environ 80 p. 100 de cette force motrice. Alors, comment pourrions-nous conclure que les navires Petersen, d'une puissance motrice inférieure proportionnément à leur poids, pourrons développer plus de vitesse, surtout sur une grosse mer; que les navires actuels de la Marine marchande de l'Etat?

Dans son discours, le ministre des Chemins de fer a dit que l'on ne pouvait utiliser les navires de la Marine marchande, parce qu'ils étaient actuellement en service et qu'on ne pouvait les déplacer pour le service de l'Atlantique-Nord. Je ne suis pas très persuadé que ce soit là une bonne raison parce que, d'après toutes les publications relatives à la navigation, il y a aujourd'hui, par tout l'univers, un excédent de tonnage dépassant des millions de tonnes; alors ce ne serait pas bouleverser beaucoup le trafic sur aucune route que d'enlever quelques navires. Quoi qu'il en soit, comme je l'ai déjà démontré, il n'y a pas de raison de remettre ces navires à sir William Petersen quand nous pourrions nous en servir et assurer le même service que celui qu'il veut faire. Il y a, toutefois, la différence que dans un cas nous payons une subvention sans savoir s'il y aura un résultat, tandis que dans l'autre, nous paierions le déficit, si déficit il y a, en pleine connaissance de cause. L'année dernière, comparaissant devant le comité permanent des chemins de fer et des canaux sir Henry Thornton se vit poser la question suivante:

> Q. Voulez-vous nous laisser entendre que notre flotte actuelle, de 60 navires, pourrait en arriver à ce point un jour. Vous avez parlé du Pacifique-Canadien. Ses navires sont d'un genre différent?—R. Oui.
>
> Q. A votre avis, est-il possible de faire un succès des navires dont nous disposons actuellement, ou accumuleront-ils de déficits d'année en année?—R. Je n'aimerais pas à me déclarer catégoriquements à ce sujet, mais je hasarderai cette déclaration; c'est que considérant l'ensemble de notre Marine marchande, il nous faut aller de l'avant ou reculer. Si nous croyons que cette marine peut être d'une valeur dans les activités industrielles du peuple canadien, et pour le chemin de fer lui-même, je répondrai affirmativement à la question. Il nous faudra alors mettre ces navires en état de produire leur maximum de rendement.

Il n'y a plus qu'une citation que je voudrais lire et elle a trait au trafic de l'Atlantique-Nord. On a posé à sir Henry Thornton la question suivante:

Q. Ces recettes ne sont pas très encourageantes. Vous devez être en mesure de compenser ces pertes d'autre façon?—R. Non pas avec nos voyages au Royaume-Uni parce que, si j'ai bonne mémoire, les chiffres accusent un déficit d'environ un demi-million.

Et un peu plus loin sir Henry ajoute:

Notre commerce avec le Royaume-Uni ne rapporte pas de bénéfices, et nous pouvons attribuer cela aux conditions déplorables du commerce à destination de l'Ouest.

Je réprouve ce mode pour tâcher d'effectuer la réglementation, méthode qui, à mon avis, n'aura aucun effet; ou, du moins, je n'ai pas la conviction que nous en arriverons là. Je m'oppose à cette résolution parce que nous reculons et que nous n'allons pas de l'avant, comme nous devrions aller, si nous suivions le conseil de l'homme que nous avons mis à la direction du réseau national. Je m'oppose à la résolution parce qu'elle est tranchée et absolue quant à la convention. Je m'oppose aux subsides en général, et à celui-ci en particulier, jusqu'à ce que nous ayons plus de renseignements. Si on me forçait à voter sur cette motion sans autres renseignements, je devrai voter contre. Au surplus je m'oppose à la résolution parce que j'ai la conviction que nous ne parviendrons pas à la mesure de réglementation que nous pouvions obtenir en mettant en service d'autres navires; parce que nous possédons déjà le noyau d'une organisation dans la Marine marchande; et si ses navires ne suffisent pas, nous pouvons remédier à cette insuffisance par d'autres navires à aussi peu de frais qu'il nous en coûterait de fournir des navires à sir William Petersen, en vertu de cette résolution. Et nous serions plus assurés de résultats pratiques en les mettant sous la direction de notre propre Marine marchande. Je suis opposé aux subventions en général, parce que dans l'histoire canadienne il n'y a rien peut-être qui ait donné lieu à plus de corruption politique que l'octroi de subventions à des particuliers.

Quant à l'amendement, je ne le trouve pas non plus beaucoup de mon goût. Il ne se produira pas d'intervention précipitée, je le crains, si l'on se reporte aux enquêtes que l'on a fait sur la navigation par tout l'empire, depuis une dizaine ou une quinzaine d'années. J'ai en main le rapport de la Conférence impériale de 1923 et il y est question de la futilité des conclusions de la commission royale des dominions. L'enquête faite par la commission royale n'eut pas de suites. Je constate que lorsque sir Halford Mackinder présenta le rapport à la Conférence impériale, tout ce que la commission avait de mieux à proposer c'était qu'au lieu de suivre le vieux

[M. Kennedy (Edmonton-Ouest).]

système des rabais différés répudié par quelques-uns des dominions, il valait mieux faire une application générale du système d'ententes en vertu duquel les affréteurs s'engageaient à expédier les cargaisons par les lignes des syndicats. Aussi, puisque l'Imperial Shipping Bureau en est venu à cette conclusion ou peut s'en faut en 1923, conclusion à laquelle le Sud-Africain était arrivé auparavant en légiférant contre les rabais différés et en suggérant des ententes à la place, je craindrais que la Commission impériale de navigation, qui serait apparemment le corps chargé d'étudier cette question, ne nous donnerât pas des résultats à temps pour sauver l'industrie du bétail ou toute autre industrie se trouvant actuellement dans un état précaire. Donc, sans vouloir mettre la question au rancart, je ne consens pas, à cette étape des délibérations, à appuyer la résolution telle quelle. Je voterai donc contre la résolution si on la met aux voix sous sa forme actuelle, et je voterai aussi contre l'amendement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'avais décidé de prendre part au débat et de faire une déclaration sur cette très importante question. Je n'en ferai rien, toutefois, simplement parce qu'un peu après trois heures notre whip nous a annoncé que, contrairement aux usages parlementaires, la question serait mise aux voix un vendredi soir. Dans les circonstances, il est inutile pour moi, je pense, de gaspiller le temps de la Chambre. Comme de raison, j'aurai amplement l'occasion de discuter la question lors de l'étude en comité. Mais je fais remarquer que jamais dans le passé, et j'affirme cela avec raison, on n'a exigé que la Chambre se prononçât un vendredi soir sur une motion de cette importance, surtout sans donner au moins une journée d'avis à l'autre côté de la Chambre. Chacun sait que les honorables députés partent le vendredi soir, et chacun sait aussi que plusieurs députés de l'Ontario prennent le train de onze heures.

Une VOIX: Pourquoi le font-ils?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Un honorable député demande: Pourquoi le font-ils? La question est oiseuse. Les honorables messieurs de l'autre partie de la Chambre savent avant de prendre leurs dispositions ce qui va arriver au juste. Nous ne le savons pas; on nous prévient le vendredi. Et à propos de ce projet de loi d'un genre tout nouveau on nous sert une nouvelle espèce de pratique parlementaire. Je ne ferai pas de discours devant vous ce soir, monsieur l'Orateur, mais je ferai une chose que je

crois nécessaire, une chose que l'honorable député de Montréal a omis de faire. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) a pris part au débat, et il nous a débité des périodes magnifiques, il nous a servi des phrases qui nous ramènent à notre point de départ.

Les paroles de l'honorable monsieur n'ont servi qu'à démontrer que les mots en anglais ne signifient pas ce qu'ils disent. Mais il y a des documents qu'il faut soumettre à la Chambre, je crois, et je pense pas que Montréal doive être contraint de rester muet, parce que ses représentants, sous la férule des intérêts de parti, sont tenus de garder le silence.

M. MARLER: Montréal est-il resté muet? N'ai-je pas exprimé mon opinion clairement, peut-être pas pour Montréal en entier, mais certainement pour une partie de la ville?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne fera guère croire à aucun d'entre nous, vu les comptes rendus de nos journaux et la teneur des communications déposées sur le bureau, qu'il a exprimé de façon fort retentissante les véritables sentiments, les opinions réelles de Montréal sur cette question.

M. MARLER: Je suis sur ce point d'un avis tout à fait opposé à celui de l'honorable député.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il se fait tard et l'honorable monsieur m'interrompt plus qu'il ne m'interroge; force m'est donc de passer outre. L'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) a déposé sur le bureau deux pétitions de Montréal relativement à cette question, mais il n'a pas eu l'obligeance de nous révéler au juste ce qu'elles étaient. Je me les suis procurées, cet après-midi, et il n'est que juste et équitable, je pense, qu'on les consigne au hansard. La première pétition est de l'association du Corn Exchange de Montréal et s'exprime dans les termes ordinaires usités en pareil cas.

Vu que la question des transports maritimes est compliquée et difficile et a fait l'objet des investigations des autorités compétentes pendant plusieurs années;

Vu que les conclusions auxquelles ces investigations ont conduit ne sont pas unanimes;

Vu que toute mesure législative concernant les transports maritimes est hérissée de plus graves dangers et devrait s'appuyer sur le rapport d'une commission constituée suivant toutes les règles et munie des pouvoirs les plus étendus pour mener une enquête complète dans toutes les phases d'une question si controversée et pour prendre connaissance de tous les rapports publiés par divers comités, commissions ou individus qui s'en sont occupés,

Le comité directeur de l'association du Corn Exchange de Montréal, prie en conséquence avec instance votre honorable Chambre de ne pas ratifier la convention passée par le gouvernement fédéral avec sir Wm Petersen pour la création et l'exploitation d'un service régulier de steamers entre les ports canadiens et les ports anglais et ceux de l'Europe continentale.

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier, etc.

Je tiens à dire au premier ministre que la pétition porte la signature du président et du secrétaire de l'association. L'autre pétition émane du Board of Trade:

Considérant que le gouvernement fédéral a passé, avec sir Wm Petersen, ou une compagnie qui sera formée, une convention soumise à la ratification du Parlement pour l'établissement et l'exploitation d'un service régulier de steamers entre les ports canadiens et les ports anglais et ceux de l'Europe continentale, moyennant le versement par l'Etat d'une subvention annuelle au montant approximatif de $1,340,000, pour la mise en service de dix navires, le Gouvernement se réservant d'exiger que leur nombre soit porté au double, étant entendu que la subvention sera augmentée en conséquence;

Considérant que le motif allégué par le Gouvernement pour conclure ce marché est que les centres commerciaux et l'intérêt public souffrent gravement, dans leurs relations avec l'extérieur, des inconvénients créés artificiellement par les tarifs et autres conditions de transport incertaines et uniformes maintenus par des coalitions d'armateurs, coalition et inconvénients dont l'existence est affirmée en se fondant sur le rapport d'un enquêteur qui, malgré sa sincérité personnelle, ne possède ni l'autorité ni les connaissances spéciales nécessaires pour mener une enquête dans une question de caractère international;

Considérant qu'il est impossible d'influencer les frets par le moyen projeté, pour la raison qu'il prévoit la réduction des tarifs, sur une minime proportion des transports, réduction qui ne favoriserait que les chargeurs dont les marchandises seront acceptées par les navires subventionnés en vertu de la convention, et ce au dépens des contribuables déjà écrasés d'impôts;

Considérant que la dépense annuelle d'une aussi grosse somme que celle qui est prévue dans la convention ne peut que créer de l'inquiétude, vu l'état des finances nationales,

En conséquence, le conseil du Board of Trade prie avec instance votre honorable Chambre de ne pas approuver le projet de contrat qui condamne le pays à verser annuellement une somme aussi lourde sans avantages correspondants à recevoir par les citoyens du Canada.

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

Cette pétition est signée elle aussi par le président et le secrétaire du Board of Trade.

M. MARLER: C'est précisément ce que le comité entend faire; il se livrera à une enquête avant l'approbation finale de la convention.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a des faux-fuyants qui réussissent et d'autres qui se retournent contre leurs auteurs. Notre collègue s'apercevra que la plupart des gens intelligents savent ce que parler veut dire. Il prétend que l'enquête du comité proposé par le Gouvernement est en fait ce que suggèrent les pétitions que je viens de lire. Ce n'est pas exact. Les pétitionnaires disent nettement: N'approuvez pas cette convention; le contribuable est déjà surchargé. Ne faites pas cette chose ridicule qui n'atteindra qu'une

partie infime du trafic, sans effet pour obtenir une réduction générale mais qui imposera au contribuable canadien des charges onéreuses.

J'ai tâché d'être bref, monsieur l'Orateur, parce que je n'ai pas voulu retarder ceux de nos collègues qui avaient pris d'autres engagements.

M. DENIS (Joliette): Je n'ai que quelques mots à dire; mais avant qu'on passe au vote, je désire faire connaître à la Chambre mon avis dans la question. L'objet de la convention projetée est un abaissement des tarifs de fret transatlantique. La diminution des frais de transport maritime est un des problèmes les plus difficiles à résoudre. Par conséquent, je suis d'avis qu'un Gouvernement assez courageux pour aborder une question de cette envergure mérite les éloges du public et de la Chambre. Nous sommes tous d'accord, j'imagine, pour reconnaître l'absolue nécessité d'une réduction des frais de transport sur terre aussi bien que sur mer. Les tarifs ont augmenté énormément depuis la guerre, et ils sont cause en grande partie de l'arrêt du commerce et du développement industriel du Canada.

Il ne suffit pas de vanter la grandeur des ressources du sol canadien. Il faut encore que nos produits puissent être portés sur tous les marchés du monde. Mais, si leur transport ne peut s'effectuer avec avantage pour les producteurs, c'est-à-dire les mineurs et les agriculteurs, ces magnifiques ressources nous deviennent inutiles. Il faut donc féliciter le Gouvernement pour avoir tenté de réduire les frets maritimes. L'abaissement des tarifs maritimes serait au bénéfice de toutes les classes de notre population, plus particulièrement de la classe agricole et, dans cet ordre d'idées, je ne puis oublier les cultivateurs de ma province, la vieille et historique province de Québec. Je suis au fait des difficultés auxquelles les cultivateurs de chez nous ont fait face depuis la guerre et encore à l'heure actuelle. C'est grâce uniquement à leur frugalité, à leur industrie, à leur endurance et à leur patience qu'ils ont pu vaincre les difficultés d'une situation qui ne dépend pas du Gouvernement, mais est le résultat de la guerre et des conditions d'après-guerre. La classe agricole, non seulement de ma province, mais de toutes les parties du Dominion, souhaite une diminution des tarifs de transport et toutes les autres classes de notre population, je le répète, formulent aussi le même vœu. Tout le monde réclamant la diminution des prix de transport,—et ce désir s'est manifesté non pas seulement depuis l'année dernière, mais depuis des années,—le Gouvernement a fait un premier pas afin d'atteindre ce but et a soumis une convention à l'assentiment du Parlement. Le Gouvernement demande aux représentants du peuple d'examiner ce contrat et de l'approuver, non pas dans les termes mentionnés dans la présente résolution mais dans la forme que lui donnera le comité parlementaire auquel il sera envoyé. Ou je me trompe du tout au tout, ou le document qui est soumis à notre assentiment n'est pas une proposition finale et irrévocable. C'est tout au plus un projet de contrat et je fonde cette opinion sur les déclarations du ministre du Commerce (M. Low) et du très honorable premier ministre (M. Mackenzie King).

Loin de moi l'idée, monsieur l'Orateur, de critiquer l'ordre de nos délibérations, mais il me semble que l'opposition a manifesté un peu trop tôt son antagonisme à la présente résolution. Le Gouvernement a demandé simplement le renvoi de la résolution à un comité pour examen et enquête; dans ce cas, les honorables députés auraient bien pu réserver leur décision finale, comme j'ai l'intention de le faire moi-même, jusqu'au jour où le rapport du comité spécial sera soumis à la Chambre. A moins que je ne me trompe grandement, le sort du projet ne sera pas définitivement fixé tant que le rapport du comité n'aura pas été soumis au Parlement et tant que le contrat n'aura pas été ratifié ou annulé par un vote de la Chambre. Voilà pourquoi il eût été bien préférable d'attendre le rapport du comité spécial avant de discuter la question.

Or, mes honorables amis de l'opposition brûlaient d'une telle ardeur de commencer les hostilités, qu'ils se sont attaqués à la résolution dès l'instant où elle a été déposée et l'ont battue en brèche sur toute la ligne. Pour ma part, je n'ai pas l'intention ce soir de discuter les mérites de la présente résolution, je me bornerai à faire observer qu'elle constitue, semble-t-il, une tentative méritoire de la part du Gouvernement d'assurer au peuple canadien des tarifs de transport maritime moins élevés. Le texte de la résolution est-il parfait? Renferme-t-il quelque vice de forme? Est-il possible de l'améliorer? Voilà autant de questions qui seront soumises au comité. Quand celui-ci aura fait rapport, nous pourrons juger des avantages ou des désavantages de cette convention. En adoptant cette manière de procéder, non seulement le Gouvernement a agi de bonne foi, mais il a agi de la manière la plus démocratique. La méthode autocratique aurait été de soumettre le contrat tel quel au Parlement et d'exiger une décision pour ou contre séance tenante. Cependant, la vraie manière démocratique de procéder, c'est de renvoyer le contrat à un comité spécial pour qu'il soit examiné, disséqué et pesé; il appar-

tiendra ensuite au Parlement de décider en dernier ressort lorsque le rapport lui sera soumis.

J'ai écouté avec beaucoup de plaisir, cet après-midi, le discours de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) et je partage entièrement son avis. J'ai noté aussi exactement que j'ai pu le faire la phrase suivante de mon honorable ami: "Je réserve mon attitude et mon suffrage jusqu'au moment où le projet reviendra du comité". C'est l'attitude que j'ai l'intention d'adopter, monsieur l'Orateur. De concert avec mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges, tous les honorables députés en faveur de l'abaissement des tarifs maritimes devraient faire en sorte que la présente résolution puisse être discutée en comité. Une question aussi importante pour toutes les classes de la population canadienne devrait être scrutée sous tous ses aspects d'abord par le comité, et ensuite par la Chambre, lorsque nous examinerons le rapport du comité. Pour toutes ces raisons, monsieur l'Orateur, j'appuierai la présente résolution de mon vote.

M. BIRD: Monsieur l'Orateur, après avoir suivi la plus grande partie du présent débat, je conclus que la seule attitude raisonnable, dans les circonstances, c'est de permettre que la résolution soit renvoyée devant un comité spécial. On nous informe que ce serait violer la pratique parlementaire si nous allions voter à l'appui de la résolution dans l'unique but de faire renvoyer toute l'affaire devant un comité. Or, je réponds: tant pis pour la pratique parlementaire si elle interdit la seule attitude raisonnable que nous puissions adopter. Pour moi, la méthode de discuter des résolutions concernant des questions commerciales avant le dépôt d'un projet de loi constitue un embarras. Nous avons ainsi perdu beaucoup de temps cette semaine, toute la semaine même, simplement pour une question de règlement qui est tombée et désuétude. Je ne vois pas quel est l'objet de cette discussion qui ne tend à aucun résultat pratique. Je me demande si en votant en faveur de cette résolution, ceux parmi nous qui peuvent être après tout opposés à la proposition définitive, ne violent pas les règles du Parlement. Je pense qu'en ce qui concerne un projet de cette nature la Chambre a eu pour habitude à cette phase de la discussion de décider le principe général qui est impliqué. Maintenant, je remarque que le principe en jeu a été accepté de toute évidence par presque tous les groupes de la Chambre, et cependant nous avons perdu presque toute la semaine à cet égard. La question de l'opportunité du contrôle des tarifs maritimes a été approuvée par presque tous les représentants.

Je ne tenterai pas de sonder les motifs du Gouvernement ou du premier ministre en présentant cette motion. L'opposition officielle l'a attribuée au désir du président du conseil de se décharger de la responsabilité qui est censée lui être dévolue ainsi qu'à son cabinet. Je le répète, j'ignore les raisons du premier ministre. Cela ne m'importe guère bien que je désire lui prêter les meilleurs motifs. Mais quels qu'ils soient, je pense que sa conduite en proposant cette motion avec l'entente qu'il s'agit seulement d'adopter le principe général, mérite des félicitations. Elle concorde parfaitement avec les tendances des parlements des temps modernes. Heureusement, il n'est plus le temps où les ministères d'autrefois se présentaient à la Chambre avec une politique dans une main et une massue dans l'autre. Il n'est pas mauvais d'insister là-dessus. A l'heure actuelle, il est significatif que les premiers ministres consultent la volonté du peuple et les désirs de ses représentants. Pour en donner un exemple, j'appellerai l'attention de la Chambre sur ce que je considère être l'un des incidents les plus éloquents des régimes parlementaires de nos jours, je veux parler du débat qui a eu lieu à la Chambre anglaise sur le bill modifiant la loi relative aux prélèvements des unions ouvrières. Vous vous rappellerez que le gouvernement conservateur en Grande-Bretagne est arrivé au pouvoir avec le programme bien arrêté de mettre fin aux prélèvements des unions ouvrières pour des fins politiques. Cependant, dans le débat sur cette proposition l'autre jour, M. Baldwin a prononcé un discours qui passera à la postérité. Ce discours, j'oserai dire, n'a jamais eu son égal aux Communes britanniques. Telle est l'opinion du *Manchester Guardian*. Après avoir condamné l'ancienne manière de procéder des gouvernements qui se présentaient à la Chambre avec un gourdin à la main, si l'on peut s'exprimer ainsi, en disant: c'est à prendre ou laisser, ce journal ajoute:

C'est autrement que luttait M. Baldwin. Il ne promit pas de remplir ses engagements plus tard, lorsqu'il aurait le temps de se les remémorer; il ne proféra pas de menaces contre les membres récalcitrants de son parti ni de plaidoyers passionnés en faveur de l'observance des règles parlemenaires "Nous renonçons à ce que nous avions entrepris d'accomplir," dit-il. "En tout état de cause, nous ne tirerons pas le premier coup de fusil. Nous désirons la paix et la disparition de toute méfiance dans ce pays. Nous voulons créer une nouvelle atmosphère dans un nuoveau parlement pour une nouvelle ère afin que le peuple puisse vivre dans l'harmonie."

L'éditorial continue:

S'il (M. Baldwin) se conduit d'après l'esprit de ce discours il s'illustrera, comme premier ministre. C'est le discours d'un homme qui, tout en étant le leader d'un grand parti et d'une majorité considérable, s'efforce d'interpréter la volonté du peuple indépendamment des

intérêts de son groupe, qui est capable de prêter l'oreille aux opinions des autres et qui n'oublie pas qu'un premier ministre doit plus à son pays qu'à son parti. Reste à savoir si un appel aussi frappant, aussi énergique et aussi extraordinaire à l'idéalisme dans la politique de parti sera convenablement accueilli soit par ses partisans soit par ses adversaires. Néanmoins, réjouissons-nous que cet appel ait été fait.

Monsieur l'Orateur, je ne prendrai pas beaucoup le temps de la Chambre en lisant un passage de la péroraison de ce magnifique discours. Le *Manchester Guardian* du 7 mars rapporte le débat au long. Je vais citer l'avant-dernier paragraphe:

Nous avons notre majorité. . .

Mes honorables amis les conservateurs devraient écouter ceci. Ce sont les paroles d'un fameux chef tory:

Nous avons notre majorité; nous avons foi dans l'équité de ce bill qui a été déposé aujourd'hui, mais nous allons faire des concessions et nous n'abuserons pas de notre avantage politique dans un moment comme celui-ci. En tout état de cause, nous ne tirerons pas le premier coup de fusil. Nous désirons la paix et la disparition de toute méfiance dans ce pays. Nous voulons créer une nouvelle atmosphère dans un nouveau parlement pour une nouvelle ère afin que le peuple puisse vivre dans l'harmonie. Nous abandonnons ce que nous avions réclamé. Nous savons que l'on nous accusera peut-être de lâcheté pour cela. Nous n'ignorons pas que l'on nous soupçonnera peut-être de renier nos principes. Mais à l'heure actuelle nous croyons connaître les besoins du pays et il importe que nous profitions de notre force pour accomplir ce qu'aucun autre parti ne peut faire dans le moment et que, nous nous déclarions en faveur de la paix.

Ce discours a fait une profonde impression sur tous les groupes de la Chambre anglaise et je dirai même d'une extrémité à l'autre du Royaume-Uni. Il rallia d'emblée l'appui des travaillistes et des libéraux, ce qui, du reste, me paraît inévitable chez tout homme sensé. Voilà l'esprit de notre temps. Les méthodes autocratiques sont reléguées à leur passé de superstition et quels que soient les motifs du premier ministre,—les honorables députés à ma droite qui ont tenté d'établir que ces motifs ne sont pas honnêtes s'écartent de la question, selon moi. Je crois que la conduite du premier ministre en l'occurence est précisément ce qu'une démocratie moderne attend d'un premier ministre. Présenter au Parlement une proposition toute faite et en imposer l'adoption voilà la dernière chose que le citoyen ordinaire attend d'un gouvernement aujourd'hui; et si c'est un régime semblable que le très honorable chef de l'opposition se propose d'établir son accession au pouvoir n'est pas bien probable car de nos jours en Canada aussi bien qu'en Angleterre le public ne voit pas d'un bon œil pareille attitude.

Je maintiens, monsieur l'Orateur, que jusqu'à présent le débat n'a démontré qu'une chose, savoir que si nous voulons étudier cette question d'une manière intelligente il est indispensable, avant d'aller plus loin, de la soumettre à un comité spécial. J'ai suivi attentivement tous les discours et même les meilleurs me paraissent entachés d'incertitude. Pour une large part ils ont été composés de citations tirées de diverses sources et plus ou moins assimilées,—je souligne le "moins". Un honorable député a dit qu'on ne peut pas attendre de la Chambre des connaissances approfondies en matière de commerce maritime. J'abonde cordialement dans son sens après avoir écouté certains discours prononcés ici ce soir. Il me semble que la discussion ne nous a pas beaucoup éclairés sur les problèmes du régime des transports maritimes. Je répète donc qu'il faut renvoyer la résolution devant un comité spécial; là nous pourrons rencontrer des experts face à face et connaître leurs opinions. Nous ne sommes pas des experts; j'ose dire que nous ne sommes pas plus renseignés sur la Marine marchande que sur la marine Suisse.

Il me semble qu'il faudrait poser trois questions au comité spécial. Quant à l'existence de la coalition, tout le monde en convient de même que tout le monde reconnaît la nécessité de la réglementation. Le comité doit découvrir si la coalition opère au détriment du commerce. Je ne peux prévoir quelle serait la réponse du comité. Voilà une question à laquelle on n'a sûrement pas répondu au cours du présent débat. Plus d'un l'a tenté; mais j'avoue que je ne sais pas plus qu'avant si le syndicat transocéanique est ou n'est pas nuisible. Certains honorables députés en ont voulu faire un monstre; d'autres,—ils siègent à ma droite surtout,—nous l'ont dépeint sous des traits qui n'inspirent nullement l'horreur. En somme, nous n'en savons rien et à nous tous nous n'avancerons à rien; c'est une question qu'il faut soumettre aux spécialistes. Certains aspects de la situation me sont mieux connus que d'autres: je crois, par exemple, que la coalition ne fait pas grand tort au mouvement important du grain canadien. Cela, les chiffres sont là en noir et en blanc, qui le prouvent. L'incertitude nous pèse en ce qui a trait au transport du bétail, de même qu'au mouvement des colis et des passagers. Nous n'avancerons à rien,—et nos progrès jusqu'ici sont nuls,—tant que nous n'aurons pas devant nous des experts; autant vaut reconnaître tout de suite que nous n'y pouvons rien. Une autre question qu'il faut poser au comité: Au besoin quel régime de réglementation faudrait-il inaugurer? Il va sans dire que si la coalition est inoffensive la réglementation ne sera pas nécessaire. Le présent projet va-t-il assurer la réglementation efficace des frets maritimes? Je n'aborderai pas cette question; là-dessus, à ce qu'il me semble nous ne savons pas plus à quoi nous en tenir que sur le ca-

ractère de la coalition. Personne ici, je crois, n'a qualité pour nous dire absolument si le régime projeté va fonctionner bien ou mal. Là, comme ailleurs, tout est obscur, incertain.

On a mis en avant certaines contre-propositions; voilà qui me paraît être le devoir de tout honorable député qui ne se rallie pas à un projet ministériel. Au cours du débat on a suggéré, à ce que j'ai remarqué, cinq ou six alternatives, dont quelques-unes plus ou moins pratiques, d'autres de pures utopies. L'amendement, par exemple, offre une alternative. Peut-être ne connaissons-nous pas à fond la motion principale; mais nous savons tout de l'amendement, il est si transparent; il est entièrement du domaine des choses improbables. Dans son excellent discours de l'autre jour le chef de l'opposition a prétendu que le Canada n'a pas le droit de déterminer les frets entre notre pays et l'Europe. L'opinion avait une apparence de valeur et elle a été exprimée avec beaucoup de talent oratoire, mais en l'entendant je me suis dit aussitôt: "Si ce raisonnement est vrai du Canada, combien plus à propos ne s'applique-t-il pas, *à fortiori,* à toute tentative de l'empire en vue d'établir des tarifs à sa propre intention. Il suffira au leader de l'opposition officielle de réfléchir un instant pour se rendre compte que dans le monde actuel il serait absurde de la part de l'empire britannique d'essayer de fixer des prix de transport préjudiciables aux autres pays. Il y aurait tout de suite une explosion. Si l'empire britannique s'érigeait ainsi contre le reste de l'univers, c'en serait fait de la Société des nations et des pactes de paix. Limiter le commerce strictement à l'empire est chose impossible. L'empire est prisonnier du commerce international tout autant que les autres nations et il n'est pas juste de dire que le Canada lui-même ne peut pas régler les prix de transports.

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt les opinions de la presse anglaise sur le contrat passé avec sir William Petersen. Je remarque dans l'*Economist,* revue citée par le leader de l'opposition, l'opinion du nouveau président de la Chambre des armateurs, disant que le Canada—je suppose qui'l veut dire: certains Canadiens—croit malheureusement pouvoir se contenter de vendre, sans jamais acheter. Il y a beaucoup de gens en Grande-Gretagne qui sont convaincus que le Canada veut chercher à vendre le plus possible à la métropole, sans rien acheter d'elle. Si jamais on persuadait l'empire de régler les prix de transport au nom du Dominion, il attendrait quelque chose des dominions et ce quelque chose, c'est justement ce que mes honorables collègues à ma droite ne veulent pas lui donner. Ils savent que tout marché entre la Grande-Bretagne et nous doit être sur une base de réciprocité et que si on nous fait des concessions au point de vue du transport, nous serons obligés de lui en faire nous aussi à cet autre égard. C'est de l'égoïsme et je ne pense pas que la Grande-Bretagne à qui le commerce maritime est si essentiel, veuille jamais accepter un marché léonin comme celui-là.

J'ai trouvé assez intéressante l'idée de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler). Il regrette qu'on mêle la poésie à la politique, mais on a dû remarquer qu'il n'hésitait guère lui-même à entrer dans le domaine des prophéties et pas rien qu'un peu. Il a dit qu'un jour la compagnie du Pacifique-Canadien et le chemin de fer National-Canadien s'uniraient pour le bien du pays. Il me rappelle le prophète qui attendait le jour où le petit enfant pourrait jouer impunément sur le repaire du serpent et où l'agneau se coucherait à côté du lion. C'est très beau, mais c'est de l'idéalisme tout pur, et il ne nous arrive pas toujours d'attribuer un caractère idéaliste à l'esprit d'un député aussi pratique dans son raisonnement.

M. CAMPBELL: L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) n'a-t-il pas simplement indiqué la possibilité de l'achat du Pacifique-Canadien par l'Etat?

M. BIRD: Je crois que oui, mais cette possibilité frise l'impossibilité: C'est possible, mais très peu probable.

Je veux à mon tour entrer dans le domaine des prophéties, mais pour changer ce sera une petite prophétie dont la réalisation n'est pas lointaine. Il y a une chose qu'on n'a pas mentionnée dans ce débat et je vais avoir l'honneur d'en parler: Dans notre pays on voit surgir en ce moment de puissantes organisations coopératives. Dans l'Ouest on a organisé sur une très grande échelle la vente en commun du grain; l'organisation de la vente en commun du bétail fait aussi de rapides progrès. Or ces initiatives si caractéristiques de notre époque s'appellent de la coopération et je dis, ce soir, que la coopération est la seule chose à choisir après la coalition; donc, nous pouvons nous le tenir pour dit. Tout le reste est incertain, probablement chimérique et nous désappointera cruellement, tandis que dans cette tentative si caractéristique de notre vie de l'Ouest à l'heure actuelle, certains d'entre nous voient le seul espoir d'arrêter la menace de ces coalitions commerciales. Ceux d'entre nous qui s'intéressent depuis nombre d'années au système coopératif, comme si c'était une sorte de religion, se sont parfois demandé pourquoi les gouvernements se montraient si indifférents à son égard. Il me semble que ce sys-

tème ne pourrait faire autrement que de donner de bons résultats dans une circonstance comme celle-ci. Je ne dis pas que le système coopératif en Canada est assez mûr pour qu'on l'applique au transport, mais il le sera bientôt. Aussi, je prie le Gouvernement de surveiller son développement, car je crois qu'avant longtemps il aura atteint le point où on pourra l'appliquer au problème qui nous occupe et ce sera la seule façon de combattre avantageusement la coalition. Je vais faire une autre prophétie de réalisation prochaine, et la Chambre me pardonnera si je parle du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Un DEPUTE: A l'ordre.

M. BIRD: Ces mots ont frappé quelqu'un à un endroit sensible. Il m'a semblé étrange, au cours de ce débat, que le chemin de fer de la baie d'Hudson ne soit jamais venu à l'idée des honorables députés comme autre moyen de solution, ou du moins comme proposition subsidiaire de la première. J'ai écouté le discours de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) avec la plus profonde attention. Ses discours à la Chambre forcent l'attention parce qu'on sent qu'ils émanent de son propre cerveau. Ce ne sont pas les pâles copies de philosophies éteintes. Nous pouvons ne partager aucunement ses idées, différer beaucoup d'opinion avec lui, mais il traite des problèmes canadiens avec une telle originalité que nous sommes contraints d'être attentifs et de l'écouter nonobstant la longueur de ses discours. Quand il a émis l'idée de subventions universelles afin de soulager le cultivateur au point de vue des transports, j'ai été surpris de voir que son esprit si logique ne se tournait pas vers le chemin de fer de la baie d'Hudson, parce que si le Gouvernement voulait parachever cette voie—et il ne faut construire que 90 milles sur un parcours déjà régalé—s'il voulait dépenser quelques millions de dollars, c'est-à-dire une somme minime en comparaison de la dépense que va comporter la proposition que nous débattons ce soir. En terminant la voie du chemin de fer de la baie d'Hudson il raccourcirait exactement de mille milles la distance entre le cultivateur de l'Ouest et Liverpool, et ce sont les pires de tout le trajet, parce que si la voie maritime est infestée de serpents de mer, l'autre mille milles contient des animaux bien plus redoutables. D'un seul coup le Gouvernement supprimerait à jamais ces mille milles de transport par terre, trajet où nous sommes à la merci des exploiteurs du pays.

Quand on parle des exploiteurs de l'Atlantique-Nord, ils ne se comparent pas avec nos exploiteurs sur terre. Quelqu'un a dit que nous ne devions pas arrêter au rivage. Je ne commencerai pas au rivage. Il nous faudra aller bien loin du rivage si vous comptez accomplir quelque chose de bien. La lutte sur l'océan demeure problématique, mais la lutte sur terre est une vraie bataille avec ceux que nous connaissons et où nous nous trouvons face à face avec des compatriotes. Je ne vois pas grand héroïsme à se battre contre la marine marchande britannique. La maltraiter n'a aucune signification politique. Mais il faudrait une lutte ardente pour nous débarrasser des fléaux qu'on trouve le long de nos lignes de transport par terre. Par un procédé fort simple, en dépensant quelques dollars que les deux partis politiques nous promettent depuis des années, on supprimerait ces 1,000 milles. Cela résoudrait le problème du grain et davantage encore le problème du transport des bestiaux. Ce sont là des choses que le cultivateur de l'Ouest peut comprendre, mais je me demande s'il pourrait saisir deux mots du débat qui dure ici depuis la semaine dernière. Pour lui, cela ne signifie rien, c'est un pot-pourri de mots, dont le son et la furie n'ont pour lui aucun sens.

Pour revenir à l'attitude de l'honorable député à qui j'ai fait allusion, l'attitude qu'il a adoptée dans son discours en réponse à l'adresse et dans son discours de ce soir, je constate qu'une nouvelle lumière pointe pour les hommes d'Etat du pays. Je suis d'avis que mon honorable ami appartient à cette catégorie et qu'il a su s'élever au-dessus du rang de vulgaire politicien. A mon sens, il a tenté d'envisager les problèmes du pays d'une manière juste, large et propre à un homme d'Etat, non pas peut-être au point de vue particulier auquel nous nous plaçons et sans que nous arrivions aux mêmes conclusions. Mais il n'y a pas de doute que nous ne soyons en progrès quand nous voyons des députés se lever et faire fi de vieux précédents et des antiques méthodes de raisonnement pour tenter d'établir quelque chose de positif, non pas pour des raisons politiques, mais, comme il nous le dit et comme nous le croyons, pour le bien du pays.

Je n'ai aucune foi dans les subventions de ce genre, mais, comme on l'a dit, si l'on peut établir qu'une subvention est d'intérêt national, il ne restera pas grand scrupules dans le cœur des cultivateurs du pays. Je pense que nous nous dirigeons rapidement vers une forme du gouvernement parlementaire où les subventions permettront notre progrès national d'une manière relativement sûre. Autrefois, elle n'était pas sûre parce que nous n'avions pas une bonne direction parlementaire. Vous ne pouviez pas mettre des sub-

ventions entre les mains des politiciens que le ciel nous a donnés autrefois; mais je suis d'avis que nous en arrivons au point où le Parlement, quand il représente absolument le peuple et quand le peuple peut le surveiller parfaitement, pourra accorder des subventions aux corporations nécessiteuses du pays. Je compte voir cette époque. Je suis d'avis qu'une civilisation compliquée ne saurait fonctionner sans l'aide mutuelle sous une forme quelconque, mais cela comporte une forme très avancée de gouvernement parlementaire et je crains que nous n'ayons pas encore atteint cette période. L'honorable député est une avant-garde, un éclaireur. Cet esprit n'existe pas encore généralement. Je ne suis pas à même de faire des déclarations par trop générales. J'ai foi en la bonne volonté de la Chambre, mais il me semble que l'attitude adoptée par mon honorable ami n'existe pas encore pour tous. J'aimerais la voir plus commune. Comme je le disais, j'ai été surpris, quand il parlait, de ne pas voir son cerveau si logique penser au cultivateur de l'Ouest au sujet d'une chose que ce cultivateur attend depuis près d'un demi-siècle. Le Parlement, à mon sens, ne pourrait faire rien de mieux pour calmer complètement les méfiances et les rancœurs—qui divisent notre beau pays. Je m'entretenais il y a quelque temps avec un homme de profession libérale de cette ville, et naturellement, j'en vins à ce sujet. Il me dit: "Je ne connais rien du chemin de fer de la baie d'Hudson et je ne m'érigerai pas en critique de ce projet; je ne connais pas les faits. Je ne m'inspirerai pas des articles des journaux de l'est qui sont prévenus contre l'entreprise, cela est bien évident. Je comprends la chose de cette manière: même si cette entreprise devait coûter deux fois la somme, j'y consentirais parce que je ne conçois rien de plus propre à rapprocher l'est et l'ouest". Je ne m'explique pas pourquoi le Gouvernement n'a rien à dire sur ce sujet.

Enfin, l'idée émise par plusieurs honorables députés appartenant à toutes les opinions relativement à l'emploi de la Marine marchande de l'Etat pour régler cette question me paraît être celle qui correspond le mieux aux vues des progressistes. C'est une idée qui se recommande fortement et lorsque le temps viendra, je crois que le Gouvernement fera bien de revenir sur sa décision, de s'inspirer de l'esprit nouveau si admirablement exposé par le premier ministre anglais Baldwin, et de se rallier à ce qui me semble être l'opinion prédominante dans le pays, à savoir que le moyen logique et sage d'atteindre le but désiré est d'utiliser la Marine commerciale de l'Etat.

M. SHAW: Monsieur l'Orateur, les quelques remarques que je me propose de faire auront du moins le mérite de la brièveté. J'ai écouté avec le plus grand intérêt les observations faites de part et d'autre dans cette Chambre. La question, je crois, peut se résumer parfaitement en trois points. Premièrement, existe-t-il une coalition? On peut la désigner diffféremment, par exemple l'affubler du nom de conférence, mais personne en cette Chambre ne niera qu'il existe actuellement une coalition dans le transport maritime sur l'Atlantique-Nord. Puis se pose la deuxième question: cette coalition est-elle nuisible; fixe-t-elle des prix déraisonnables? Plusieurs d'entre nous se basant sur les enquêtes faites non seulement en Canada et en Angleterre mais aux Etats-Unis, diront que dans quelques cas et probablement dans la majorité des cas cette coalition fixe des prix excessifs. Je n'ai pas besoin d'insister, nous nous entendons tous, je crois, pour dire qu'un certain contrôle devrait être exercé sur les frets maritimes. C'est un principe que nous appliquons au transport sur terre. Quelques-uns d'entre nous peuvent hésiter lorsqu'il s'agit de la navigation, quant à moi, je n'ai pas la moindre difficulté à me convaincre que le Gouvernement doit commander les tarifs de transport maritime. Cela m'amène au troisième point. Nous avons à décider entre deux propositions: celle contenue dans l'amendement de l'opposition officielle et celle qui se trouve dans la résolution du Gouvernement. Je n'hésite pas à repousser celle de l'opposition parce qu'elle ajourne indéfiniment la solution.

Quant à celle du Gouvernement, je ne suis pas en état de dire si les dix navires Petersen coopérant avec le National-Canadien et la Marine marchande de l'Etat réussiront à provoquer une diminution des prix de transport maritime; je l'ignore et peut-être bon nombre de députés sont-ils dans la même situation: les renseignements nous manquent, j'en conclus donc qu'il faut absolument renvoyer la proposition à un comité spécial qui convoquera les représentants des sociétés de navigation, connaîtra les tarifs et devra pouvoir s'assurer des profits réalisés par les sociétés de navigation, enfin un comité qui après avoir entendu tous les témoignages pourra dire quel sera l'effet réel de ce projet.

Le comité nous permettra aussi d'entendre M. Lafleur qui a redigé le contrat, sans conteste l'un des jurisconsultes les plus remarquables du Canada, et qui expliquera, j'en suis sûr, bien des points qui ont, d'après moi, été sérieusement critiqués. Il me semble que la seule objection raisonnable que l'on ait présentée contre le renvoi de la question à un comité, c'est que certains députés sont d'avis

que la seconde lecture du bill les lie au principe de la mesure et qu'ils ne sont pas absolument libres de discuter le sujet lorsqu'il reviendra du comité. Mais sous ce rapport je ne prévois aucune difficulté puisque le premier ministre, le 17 mars faisait la déclaration suivante:

Je répète qu'en votant la résolution et la 2e lecture du bill les membres ne font qu'approuver le principe de l'intervention de l'Etat pour réglementer les frets maritimes.

C'est là la déclaration du premier ministre relativement au renvoi de cette question à un comité. Maintenant, je ne suis pas de ceux qui, un seul instant, prétendraient que nous ne devons pas prendre l'attitude du premier ministre au sérieux sous ce rapport. Je crois que chaque honorable membre de cette Chambre ferait honneur à la parole donnée, et j'espère que cette Chambre a la même confiance en moi. Nous avons raison de croire que l'on s'en tiendra à ce que l'on a dit dans ce cas-ci, surtout lorsqu'il s'agit du premier ministre responsable de ce pays.

M. SPENCER: Le premier ministre n'a-t-il pas dit aussi que le Gouvernement liait son sort à celui de la résolution?

M. SHAW: Je viens de citer la dernière déclaration du premier ministre sur le sujet; c'est l'idée mûrie du premier ministre et celle à laquelle il faut accorder le plus de considération. Conséquemment, puisque la Chambre ne se prononce pas sur le principe de la mesure en appuyant la résolution, on ne devrait pas juger difficile de voter en faveur de cette dernière. J'approuve l'attitude du premier ministre sous ce rapport, bien que j'eusse préféré soumettre toute la question à un comité immédiatement après l'adoption de la résolution au lieu d'attendre après la 2e lecture du bill, comme on se propose de faire.

Le très hon. MACKENZIE KING: Avec la permission de mon honorable ami, je dirai que j'ai eu devant moi pendant toute la soirée une motion que j'avais l'intention de soumettre à la Chambre aussitôt après l'adoption de la résolution que nous discutons. Cette motion est à l'effet de référer immédiatement la question à un comité au lieu d'en poursuivre la discussion en cette Chambre. Au cours du débat, j'ai compris qu'il existait chez certains honorables députés un doute quant à savoir s'ils ne se lieraient pas au principe de la mesure en votant en faveur de la seconde lecture du bill. Lors de la présentation de la résolution, le Gouvernement a exprimé clairement l'intention de renvoyer la mesure à un comité spécial où on aurait l'occasion de la discuter à fond et de l'étudier sous tous ses aspects. Il ne peut donc exister aucun malentendu; je répète à mon honorable ami que telle est l'intention du Gouvernement; aussitôt que la résolution aura été adoptée, la mesure sera renvoyée au comité spécial.

M. SHAW: Je n'ai pas besoin d'assurer le premier ministre que cela répond aux vues d'un grand nombre d'honorables députés, y compris moi-même; même je dirai franchement que je n'ai pas lieu de douter de sa parole, que l'on propose ou non la 2e lecture. J'approuve l'attitude que vient de prendre le premier ministre, car selon moi un des problèmes les plus sérieux que nous ayons à résoudre aujourd'hui c'est celui de l'autocratie ministérielle. Le principe a pris naissance pendant la guerre et c'est un principe dont nous devons nous départir le plus vite possible. Je condamne fondamentalement et absolument les vues du leader de l'opposition (M. Meighen) à ce sujet; car si le rôle du Parlement doit se borner à servir de simple chambre d'enregistrement en approuvant ou repoussant une mesure ministérielle, nous pourrions tout aussi bien rester chez nous. Je préfère cet état de choses en vertu duquel, lorsqu'ils font des propositions ou des observations, les honorables députés estiment avoir pris part à l'élaboration de la politique du Gouvernement. Pour cette raison, sinon pour d'autres, je loue le premier ministre d'avoir présenté cette résolution sous sa forme actuelle qui permet au comité de l'étudier en toute liberté et de porter un jugement impartial. Je me sens absolument libre de voter contre l'amendement et, dans les circonstances actuelles, d'appuyer la résolution telle qu'elle a été proposée.

M. DICKIE: On a exprimé maintes opinions pour ou contre cette résolution et nous n'avons aucun doute sur le résultat du vote; l'amendement sera rejeté et la résolution, adoptée. Mes remarques seront donc futiles. Mais je crois de mon devoir d'exposer quelques-unes de mes vues sur l'importante question soumise à l'étude de la Chambre. Nous étions certains, dès le début, que nos bons amis siégeant à notre gauche n'aimeraient pas à voir dans l'embarras le parti qui se trouve de l'autre côté de cette Chambre. Comme l'a fait observer mon chef (M. Meighen), on peut s'attendre à voir surgir leur embarcation de sauvetage à travers le brouillard dès que le Gouvernement est dans une position difficile. Le Gouvernement n'est cependant pas ici dans une position difficile. Quant ce projet a été lancé dans le pays, le premier ministre comptait sans doute que la population agricole l'applaudirait à tout rompre, mais voici que certains représentants agraires ont manifesté quelque incrédulité; et il est néces-

saire de prolonger le débat pour les ramener à de meilleurs sentiments. D'heure en heure nous les voyons se rallier à la manière de voir du Gouvernement. Le premier ministre ne m'a pas paru absolument content de voir que l'affaire n'a pas été aussi bien accueillie qu'il le désirait. Voici qu'il cherche un endroit où atterrir; il est fatigué de la mer; et je suis sûr qu'il croira avoir atteint la terre ferme quand cette affaire sera rendue devant le comité.

Je ne crois pas que le projet Petersen soit jamais ratifié par le Parlement; je ne crois pas que le peuple canadien lui soit favorable. C'est une folie de penser que dix petits navires puissent avoir quelque influence sur l'immense commerce maritime des sept océans. J'en arrive à l'argument dans lequel le parrain de ce projet (l'hon. M. Low) s'est complu, à propos de l'immigration. Ce dernier a dit combien le problème de l'immigration bénéficierait du service de ces navires. Le premier ministre a touché à ce côté de la question plus légèrement que ne l'avait fait le ministre du Commerce. Le ministre de la Défense nationale (l'hon. M. Macdonald), si je me rappelle bien, n'y a pas touché du tout. La raison en est que tout espoir de ce côté a été entièrement dissipé par quelques remarques très justes de l'honorable député de Burrard (M. Clark). C'est qu'il n'y aura pas d'espace pour les immigrants sur ces navires. Nous savons que des milliers d'Européens n'attendent que le moment propice d'immigrer aux Etats-Unis, le jour où les lois fixant la quotité des immigrants le leur permettront, et qu'ils sont prêts à payer les prix exigés sur les paquebots. Ces gens-là ne désirent pas venir ici. Ce n'est pas le temps d'en discuter les raisons. Et je vous assure que la ligne Petersen ne fera pas venir ici des immigrants qui ne viendraient pas autrement. Vous pouvez donc considérer comme absolument anéanti l'argument de l'immigration.

On a aussi argumenté sur les tarifs prétendus exorbitants des frets maritimes en vigueur sur l'océan. Mais il n'y a pas la moindre preuve que les frets soient exorbitants sur l'Atlantique. Les paquebots font partie d'une coalition, il n'y a aucun doute là-dessus, et je ne vois pas comment il pourrait bien en être autrement pour avoir un bon service, mais il n'y a pas un semblant de preuve que les compagnies paient des dividendes énormes ou même qu'elles fassent des profits suffisants.

D'un autre côté, nous savons que notre Marine marchande, tout en ayant pris part à la conférence, a perdu de l'argent. Voilà une bonne preuve que la coalition, d'une manière générale, ne fait pas de profits excessifs; nous n'avons du moins aucune raison de le croire, de sorte que cet argument est bien douteux. Nous savons que l'on exige des prix élevés sur l'océan, mais nous savons aussi qu'en ce temps de progrès, il faut que les propriétaires de navires améliorent leur service de temps à autre. Nous savons qu'ils ont traversé des périodes très difficiles, que la ligne Cunard, par exemple, est venue tellement bas qu'elle a eu besoin de secours. Ces lignes ont à rivaliser pour donner un service capable de satisfaire une clientèle plutôt difficile et il faut aussi qu'elles fassent des profits pour pouvoir maintenir leur service, tenir leurs navires en bon ordre et les renouveler de temps à autre. A moins que l'on ne prouve qu'elles font des profits excessifs et exorbitants, cet argument ne tient pas debout. Et ces deux arguments, le premier concernant l'immigration et le second concernant les tarifs excessifs, ont été les deux plus forts arguments employés en faveur du projet de résolution.

Dans le doute, on a toujours aimé à s'attaquer aux grands intérêts financiers. Mais je m'éloigne un peu de mon sujet. Le premier ministre, dans un discours très éloquent, a lu de nombreuses lettres disant le peu de succès des expéditeurs et autres commerçants canadiens. Mais a-t-on jamais vu, dans notre histoire, les gens attribuer à autre chose qu'aux tarifs exorbitants ou à quelque cause analogue leurs insuccès qui n'étaient probablement dus qu'à leur manque d'habileté commerciale?

Nos agriculteurs, mes honorables amis siégeant à ma gauche, ont frappé à coups redoublés pour demander une réduction des tarifs de transport. Ils ont frappé tant et tant qu'ils nous ont rappelé l'histoire des filles de la sangsue qui disaient: "Donne! Donne! Donne!" Et ils ne sont pas encore satisfaits. Ils ne le seraient pas même s'ils obtenaient une réduction des tarifs de transport. Leur nature est de n'être jamais satisfaits. Mais je ne songe pas un instant à les blâmer. Les manufacturiers canadiens font la même chose. Nous accusons toujours les grands intérêts financiers de faire des gains exorbitants, mais nous n'en avons aucune preuve. Plus tôt nous reconnaîtrons que les grands intérêts financiers doivent être prospères, plus tôt nous attirerons le capital au Canada. On a attaqué trop souvent la compagnie du Pacifique-Canadien et les autres réseaux; on ne cherche certainement pas à atteindre un but louable. Si nous voulons réussir au Canada il nous faut trouver des capitaux. Je vois parfaitement bien qu'on peut interpréter mes remarques comme une défense des capitalistes, mais telle n'est pas mon idée, sachant qu'il nous est impossible d'imposer notre manière de voir à un capitaliste quelconque du Canada.

Il nous faut de puissantes alliances de capitaux, si nous voulons réussir à concurrencer les Etats-Unis. On me permettra de citer un incident à propos de ces alliances. J'ai habité longtemps ce pays et je me souviens de l'époque où l'on trouvait des puits de pétrole indépendants dans toute la Pennsylvanie. Un producteur de pétrole baissait ses prix pour nuire à un autre. La qualité du pétrole était inférieure et, parfois, on ne pouvait l'utiliser dans les lampes. Des millions de dollars de produits secondaires étaient gaspillés. Arriva la compagnie Standard Oil, compagnie qu'on a souvent vilipendée et qui l'a peut-être mérité, plus tard. Elle vint et, petit à petit, groupa les intéressés. Les propriétaires de puits indépendants recevaient des postes dans la compagnie, s'ils possédaient les aptitudes, les capacités voulues et gagnaient plus d'argent qu'en exploitant leurs puits; le public put obtenir un meilleur pétrole à meilleur marché. La Standard Oil encaissa d'énormes bénéfices. Ses employés formaient une armée. Aucune grève ne s'est jamais produite; les employés étaient bien traités et tout l'état de Pennsylvanie devint prospère, grâce à cette coalition. Plus tard, on a attaqué la Standard Oil comme étant un monopole; en réalité, c'en était un, mais le gouvernement des Etats-Unis pouvait en venir à bout. Voilà des arguments qui devraient nous faire réfléchir.

Quant à ce qui touche les subventions projetées de 13 millions en faveur d'une modeste compagnie maritime, je ne dirai pas que sir William Petersen n'est pas un spécialiste en matière de navigation ni qu'il n'agirait pas loyalement si le projet avait du mérite. Mais je ne crois pas qu'il en ait. En général, les Canadiens voient la chose sous ce jour; ils croient que cette subvention est accordée pour le plus grand avantage de quelques-uns. Aujourd'hui, le Canada lutte sous le fardeau d'une dette écrasante et toujours grandissante; l'état lamentable des affaires de nos chemins de fer nous égorge littéralement et les taxes nous tourmentent au point de nous troubler l'esprit. Je puis donc vous assurer que jamais le peuple canadien ne verra d'un bon œil aucune subvention destinée à n'avantager que quelques individus.

Nous ne pouvons pas admettre que le commerce du grain bénéficie beaucoup de l'exploitation de cette ligne de vapeurs. Nous sommes néanmoins presque certains que le commerce des bestiaux en profitera. Supposons que le prix de transport des bestiaux soit abaissé à $10 par tête. Je prétends, d'accord avec ceux qui en savent bien plus long que moi au sujet du commerce du bétail, qu'il sera impossible d'expédier du bétail vivant de l'Alberta en Grande-Bretagne de façon à procurer à l'éleveur de l'Alberta des bénéfices comparables à ceux qu'il devrait toucher en engraissant ses bœufs et en les expédiant en Angleterre sous forme de viande frigorifiée. La création d'un commerce peut prendre du temps, nos essais ont été fort modestes. L'autre jour, le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) nous a dit qu'on avait tenté d'expédier de la viande frigorifiée en Angleterre, mais que cette expérience n'avait pas été conduite sur une échelle assez grande pour démontrer le succès ou l'insuccès possible d'une exportation considérable.

Une autre chose m'a vivement frappé au sujet des effets de cette entente sur le commerce des bestiaux. Supposons que sir William Petersen transporte les bestiaux pour $10 par tête au lieu de $20, il ne peut transporter qu'une faible proportion des 60,000 animaux que nous expédions déjà en Angleterre. A qui appartiendront les bestiaux transportés au prix de $10, cependant que les autres paieront $20? Je ne vois pas comment on établiera la distinction. Qui bénéficiera de ces frets? Comme je l'ai dit, si l'ont tient compte des quantités énormes de marchandises qui passent par Montréal, ces navires ne pourront en transporter qu'une proportion insignifiante.

Pourquoi ne pas faire d'abord l'expérience avec dix navires de notre Marine marchande? Nous saurons alors à quoi nous en tenir; si nous constatons qu'ils réussisent et font plus d'effet qu'un caillou lancé dans l'Atlantique—ce qui, à mon sens, est tout ce qu'ils produiront—nous pourrons aller de l'avant, acheter d'autres navires dont nous serions les propriétaires. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas exploiter nos propres navires tout comme sir William Petersen exploite les siens. Tout ce qu'on nous dit au sujet des quais que possèderait Petersen dans toutes les parties du monde est absurde. La plupart des navires irréguliers qui parcourent toutes les mers du monde n'ont aucune difficulté à trouver des quais. Rien ne nous empêche d'exploiter nos propres navires, pourvu que nous soyons certains que cela aurait quelque effet sur la régularisation des frets maritimes. Cependant, je ne pense pas qu'ils produisent ce résultat, et je suis d'avis que le moment est inopportun pour tenter une telle expérience. Il est décidé d'avance que l'amendement sera rejeté; que la résolution sera adoptée, et cette affaire, soumise à un comité. Ensuite, j'imagine que le Gouvernement trouvera moyen d'atterrir sur quelque petite île, et que nous n'entendrons plus parler du marché Petersen.

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

L'hon. M. STEVENS: Il y a une heure la Chambre était bien près de prendre le vote. A l'heure actuelle nous sommes les témoins d'une des démarches les plus injustes de la part du Gouvernement, à la flagrante violation d'une des plus vieilles coutumes de la Chambre: on veut, sans avis préalable, nous faire voter un vendredi soir, sur une mesure d'importance majeure. Je n'ignore pas, monsieur l'Orateur, et avec votre longue expérience parlementaire, vous n'ignorez pas, non plus, qu'aucun article du règlement ne prescrit que les honorables députés ont droit à des égards, à ce sujet, mais il est une coutume remontant aussi loin que la mémoire du plus ancien député peut remonter, et même plus loin, suivant laquelle on ne doit jamais mettre aux voix, le vendredi soir, une mesure de grand intérêt. Et pourquoi? Non parce que j'en profite le moindrement; car j'habite l'Ouest et comme d'autres députés, je suis obligé de demeurer ici tout le temps. Je n'ai pas, comme des mes collègues de l'Ontario ou du Québec, le privilège d'aller passer les fins de semaines chez moi. Il y a peut-être, un tiers ou plus, des députés qui prennent des mesures en vue d'aller régulièrement chez eux, le vendredi après-midi ou le vendredi soir. On savait très bien et il était entendu que c'était la coutume. Le vendredi, le Gouvernement ne soumet à la Chambre que les questions de moindre intérêt, comme les crédits ou autres mesures ne prêtant pas à discussion. Je me demande si, depuis vingt-cinq ou trente ans que vous avez l'avantage de siéger en cette Chambre, monsieur l'Orateur, vous pouvez vous rappeler un seul cas, où, sans avis, sans entente préalable, on ait voté une mesure importante un vendredi. Personne n'avait pensé qu'on mettrait la résolution aux voix ce soir; ce n'est que cet après-midi que nos whips, après avoir consulté le Gouvernement, ont appris qu'on prendrait le vote ce soir.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami me permettra-t-il une question? Croit-il qu'il est plus injuste d'obliger à voter le vendredi que de forcer les députés à voter sous le coup de la clôture, comme lui et ses amis l'on fait si souvent?

L'hon. M. STEVENS: Pas tant de fois. Je ne m'oppose à ce que le Gouvernement ait recours à la clôture pour quelque matière qu'il veuille présenter. La clôture est conforme au règlement de cette Chambre et j'y souscris. Ce que j'allais dire, c'est ceci. Le Gouvernement ayant pris cette attitude, dans quelle situation nous trouvions-nous? Nous avions encore douze de nos partisans qui désiraient prendre la parole. Nous leur avons demandé de n'en rien faire, sauf un ou deux qui ont parlé cet après-midi et ce soir. Nous étions prêts à nous abstenir, mais le débat fut repris, non par nous, jusqu'au moment où il était trop tard pour que les honorables députés puissent prendre leur train.

Voici maintenant où nous en sommes. De notre côté se trouvent des députés avocats qui avaient pris des mesures pour s'occuper de certaines causes devant les ribunaux de Toronto. Je pense bien que vous prouvez me dire que cela ne me regarde pas; certainement que cela ne me regarde pas, mais la question c'est que, d'après une coutume de plusieurs années dans cette Chambre, d'après ce qui a été entendu, de temps immémorial, ces collègues avaient pris leurs mesures et sont partis, avec la conséquence,—et le Gouvernement, pourrais-je supposer, s'amuse bien de ce qui leur arrrive,—que si un vote est pris ce soir ce groupe de la Chambre se trouvera bien affaibli, ce qui est de nature à réjouir grandement le Gouvernement.

M. VIEN: Mon honorable collègue sait-il que dix-huit de ses amis, sur cinquante et un, ont déjà pairé?

L'hon. M. STEVENS: Certainement que je le sais, mais cela ne fait qu'aggraver la situation. Voyons où nous en sommes au sujet de ceux qui ont pairé. C'est surtout avec des députés du Québec, qui sont partis à 3.30 heures, que l'on a pairé et avant que nous sachions que le vote allait être pris ce soir. Si on nous avait averti, comme la courtoisie parlementaire la plus élémentaire l'exige, qu'un vote aurait lieu ce soir, personne n'aurait pairé, ou très peu, sauf pour des raisons tout à fait spéciales, et nous partisans se seraient trouvés ici pour participer au vote. A présent, ils n'y sont pas. A mes yeux, monsieur l'Orateur, la situation est des plus fâcheuses. Pourquoi dis-je fâcheuse? Pour la raison bien simple que la vie publique est déjà assez remplie de difficultés. Il y a toutes les questions qui jettent la division parmi nous en Chambre et dans le pays; il y a déjà assez d'animosités dans la vie publique ordinaire. Mais à côté de ces ennuis, il y avait cette pensée réconfortante: le plus grand esprit de coopération a toujours prévalu parmi tous les groupes de cette Chambre, ce qui nous permettait de nous libérer de nos devois parlementaire sans nuire au travail; et ce fut toujours un plaisir, comme monsieur l'Ortaeur le sait bien lui aussi, de pouvoir pairer avec un des honorables députés d'un groupe opposé. On a violé, mis au rancart tous ces usages. Je sais fort bien que cer-

tains honorable messieurs applaudissent à ce qu'ils appellent, suivant le mot d'un honorable député, ce soir, la démolition des précédents parlementaires, et à la violation de ces vieilles coutumes désuètes; c'est ainsi qu'il les a appelées, je crois. Mais l'expérience a démontré, je tiens à le proclamer devant cette Chambre, au cours des trois derniers siècles dans le cas de la Grande-Bretagne, et des soixante-quinze ou cent dernières années, dans celui du Canada, que les précédents parlementaires, les règles parlementaires et la coutume parlementaire, ont constitué le meilleur mode de gestion des affaires publiques. Quand mon honorable ami de Nelson (M. Bird) s'est moqué il y a quelques minutes, comme il le fait chaque fois qu'il porte la parole en cette Chambre, quand il ne s'est pas contenté de se railler de la coutume parlementaire mais a de plus attaqué l'honneur d'honorables députés de cette Chambre.

Exclamations: A l'ordre!

L'hon. M. STEVENS: Est-ce que j'enfreins le règlement, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT (M. Logan): Attaquer l'honneur d'un honorable député, c'est dépasser un peu la mesure.

L'hon. M. STEVENS: Je n'ai pas du tout dit cela. J'ai déclaré que ce que l'honorable député a fait, c'est ceci...

M. VIEN: J'invoque le règlement. La question dont la Chambre est saisie, c'est la convention Petersen, et je prétends que l'honorable député ne discute pas la question.

L'hon. M. STEVENS: Je discuterai la question assez tôt au gré de l'honorable monsieur. Il me paraît étrange, monsieur l'Orateur, que mon honorable ami dont je suis sur le point de parler (M. Bird) ait pu lire une demi-heure de temps de longs extraits du *Manchester Guardian* sur ce que M. Baldwin a dit à Londres relativement à la coutume parlementaire, chose absolument étrangère à la question sur le tapis, pendant que mon autre honorable ami (M. Vien) restait tranquillement assis et souriait. Pourquoi? Simplement parce que, dit-il, il félicitait de bon cœur le premier ministre au sujet de cette mesure, et il regardait l'heure afin d'empêcher la fin du débat avant ce temps. Je termine cette partie de mes commentaires en réitérant ce que j'ai déjà dit. C'est un incident très malheureux, parce qu'il crée au Parlement une scission qui ne devrait pas exister. Nous avons de fait assez de difficultés sans susciter ces questions quelque peu désagréables.

Monsieur l'Orateur, mon honorable ami (M. Vien),—et je l'aperçois installé sur une banquette ministérielle,—déclare que je m'écarte de la question débattue. Je m'attache maintenant directement à la question. De quelle question la Chambre est-elle saisie? Mon honorable ami le premier ministre a consacré trois heures de son temps, l'autre soir, à parler de quoi? De la question dont la Chambre est saisie? Non, à discuter quelque chose que l'on va renvoyer à un comité ou que l'on y débattra, procédure touchant laquelle aucune motion n'était soumise à la Chambre. Je veux que ce point soit parfaitement clair. Il est à peine un député, je pense, qui ait porté la parole sur cette question sans consacrer tous ses commentaires à la nomination d'un comité spécial. Cette question-là n'est pas soumise à la Chambre et toute discussion que l'on en fait est irrégulière. Rigoureusement parlant, monsieur l'Orateur, si mon honorable ami avait occupé le fauteuil et avait rendu la décision qu'il voudrait actuellement vous faire rendre, pas un iota de ce débat ne serait régulier, parce que la Chambre n'est pas saisie d'une question de cette nature. Et que l'honorable monsieur médite là-dessus. La question soumise à cette Chambre, c'est cette résolution—laquelle, les voix une fois recueillies, n'est pas encore renvoyée à un comité spécial —et j'ai l'intention de l'analyser. Ce qu'on nous demande de faire, c'est de négliger la question dont la Chambre est saisie. Voilà ce que mon honorable ami de Calgary-Ouest (M. Shaw) a discuté, ce que discute presque tous les honorables députés qui soutiennent l'attitude du Gouvernement. La question dont la Chambre est saisie, c'est simplement que l'Orateur quitte le fauteuil. La résolution, ce n'est même pas la convention Petersen, c'est la demande que M. l'Orateur quitte le fauteuil. Pourquoi? Afin que nous nous réunissions en comité et discutions la résolution relative à la ratification du contrat Petersen. Voilà le point que la Chambre doit régler et pas autre chose. Que nous demande-t-on de faire? On nous demande de négliger la question primitive, simplement parce que le premier ministre—et il prend trois attitudes différentes—abandonne sa première position, à savoir que le Gouvernement liait son sort à cette motion, qu'elle fût adoptée ou non. Ce furent ses paroles; ce fut l'attitude qu'il prit le jour où la résolution fut présentée.

Le très hon. MACKENZIE KING: Tenez-vous-en à cette résolution.

L'hon. M. STEVENS: C'est ce que je vais faire.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le Gouvernement lie son sort à cette résolution.

L'hon. M. STEVENS: Oui. Notre collègue de Calgary-Ouest s'est fondé tout à l'heure sur les dernières déclarations du premier ministre. Nous sommes maintenant en présence d'une quatrième version.

L'hon. M. MACDONALD: A l'ordre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qu'y a-t-il?

L'hon. M. MACDONALD: L'orateur doit s'adresser au président.

L'hon. M. STEVENS: Les membres de la droite s'éloignent non seulement des traditions parlementaires, mais des convenances aussi. Je m'adressais à monsieur l'Orateur. A aucun moment je n'ai manqué de me conformer à ce qu'exige les règles de la procédure.

Je répète donc que l'honorable député de Calgary-Ouest a dit tout à l'heure qu'il acceptait la dernière version du premier ministre. C'était en réponse à la question d'un membre qui demandait si le premier ministre n'avait pas déclaré autre chose. Là-dessus le député de Calgary a répondu: "Je ne m'en rapporte pas à ce qu'a dit le premier ministre en premier lieu, mais à ce qu'il a déclaré finalement". Je le mets maintenant en présence de la dernière déclaration du premier ministre. Or, ce dernier a dit que le Gouvernement liait son sort à la convention.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Pardonnez, je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. STEVENS: A la résolution.

Le très hon. MACKENZIE KING: Ce n'est plus la même chose. Ce que j'ai dit et ce que j'ai voulu faire comprendre, c'est que le Gouvernement prenait le moyen le plus expéditif de soumettre le projet à l'examen d'un comité. Si le Gouvernement subit un échec à cet égard, il agira conformément à la volonté de la Chambre.

L'hon. M. STEVENS: Que veut dire le chef du Gouvernement par ces mots: agir conformément à la volonté de la Chambre?

Le très hon. MACKENZIE KING: Conformément à la décision de la Chambre. Le Gouvernement réglera sa conduite sur la décision prise par la Chambre. Mais cette décision sera favorable au Gouvernement. Si par hasard elle ne l'était pas, le Gouvernement portera son projet devant un autre tribunal.

L'hon. M. STEVENS: La bonne procédure à observer est la suivante. Tout d'abord il s'agit d'une proposition comportant une dépense d'argent, et dont l'initiative appartient au ministère. La doctrine constitutionnelle veut qu'une telle proposition soit le résultat d'une délibération motivée du Gouvernement à laquelle celui-ci lie son existence politique. C'est ce qu'on nomme la responsabilité ministérielle, et c'est là où nous différons d'avec la droite. Nous ne sommes pas arriérés; nous ne sommes pas ennemis du progrès, mais nous croyons que la prospérité d'un pays dépend de la fidélité aux principes du gouvernement responsable.

Je sais bien qu'on peut adopter une autre méthode de gouvernement, que le Parlement peut se transformer en simple chambre d'enregistrement ou en conseil municipal où l'initiative des mesures soumises appartient à tout le monde et la responsabilité à personne. Mais j'adjure nos collègues de bien réfléchir à l'état de confusion dans lequel choirait avant longtemps notre grand pays si de telles méthodes de gouvernement parvenaient à s'implanter. Je répète que la doctrine et la pratique que nous préconisons, que nous voulons que le Parlement suive est celle qui a pour elle l'expérience de plusieurs siècles. Quelle est cette pratique? Que commande le règlement de la Chambre? Pour l'amour du ciel, monsieur l'Orateur, si l'on a décidé de changer nos règles parlementaires, que l'on procède régulièrement. Quelle est la marche à suivre pour décider de cette résolution et de l'amendement? Si le Gouvernement désire renvoyer le projet à l'étude d'un comité, qu'il en fasse la proposition régulière. Mais pourquoi l'introduit-il dans le débat? Que chacun de nous consulte donc son propre jugement. On nous saisit d'une convention déjà bâclée. Personne ne conteste que ce document peut être modifié avec l'assentiment des parties contractantes. Voici donc le projet de résolution que la Chambre est appelée à ratifier. J'en donne lecture:

Que pour donner au gouvernement du Canada le contrôle sur la fixation de certains tarifs maritimes, il y a lieu de ratifier et confirmer la convention passée entre Sa Majesté et sir William Petersen.

Voilà ce que nous avons à décider, ni plus ni moins. Si le Parlement dit: Oui, nous ratifions le contrat, qu'aurons-nous l'air si, dans quelques semaines, nous revenons ici pour avouer que nous nous sommes trompés, que dans notre hâte nous n'avons pas tenu compte de ceci et de cela et que nous voulons faire des changements.

M. SPEAKMAN: L'orateur allègue-t-il que nous allons décider, dans un instant, de ratifier ou de rejeter la convention?

L'hon. M. STEVENS: Absolument...

M. SPEAKMAN: Puis-je poser une autre question? L'honorable député n'a-t-il pas dit

que la question en jeu dans le moment n'est pas la convention elle-même, mais la motion invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil?

L'hon. M. STEVENS: Si vous voulez bien me permettre de terminer ma réponse. Oui; nous ratifions formellement cette convention. Mais voilà où la pratique parlementaire anglaise et la pratique canadienne sont bien fondées. Quel est le rôle du règlement parlementaire? Il établit que certaines étapes seront franchies. Et dans quel but? Pour sauvegarder les droits populaires ou les privilèges des gens qui désirent critiquer ou s'opposer à l'adoption de certaines mesures. A quoi se résume la procédure dans le cas qui nous occupe? En premier lieu vient le dépôt de l'avis de motion. Ensuite on arrive à l'étape à laquelle nous en sommes, M. l'Orateur est invité à quitter le fauteuil et la Chambre se forme en comité général. Celui-ci procède à l'examen de la résolution. Et après que le comité a fait rapport sur la résolution, elle est lue pour la 2e fois. Arrive ensuite le dépôt d'un projet de loi basé sur la résolution. Puis le bill passe par la 1re et la 2e lecture. Certains honorables députés prétendent que ce sont là des procédés, des formalités inutiles dont nous devrions nous dispenser et ils ajoutent: "Piquons au plus court". Ces formalités ont été inscrites dans le règlement parlementaire afin de protéger les droits du public justement dans des circonstances comme celles-ci. Les bills ordinaires, qui ne sont pas sujets à controverse parcourent ces différentes étapes avec une grande rapidité; voilà pourquoi on prétend que cette manière de faire est oiseuse, mais c'est là une assertion gratuite. Le règlement parlementaire prescrit l'accomplissement de ces formalités en vue d'assurer l'élaboration de mesures de l'importance de celle-ci. Nous pourrions établir une comparaison entre cette résolution et le budget. Il s'agit de l'adoption d'une loi de finances, étant donné que nous voterons au moins 15 millions de dollars des deniers publics.

M. HOEY: A quel moment de son élaboration, la résolution se trouve-t-elle ratifiée, ou plutôt toutes les étapes ne doivent-elles pas avoir été franchies avant que la ratification se fasse?

L'hon. M. STEVENS: Absolument. L'honorable député a parfaitement raison. Il faut passer par les différentes étapes que j'ai énumérées et finir par la 3e lecture.

Après une longue expérience des coutumes parlementaires, on a reconnu que certaines des étapes par lesquelles une mesure doit passer sont très importantes. Je tiens à bien faire ressortir ce fait aux yeux de mes honorables amis du groupe progressiste, car je crois avoir bien saisi le fond de leur pensée, ils sont loin d'être convaincus que c'est là une bonne mesure. Quelques-uns manifestent même leur opposition au projet. D'autres, et c'est le plus grand nombre, disent qu'ils n'aiment pas le principe général consacré dans la présente loi, mais ils ajoutent "Nous avons la conviction qu'il faut faire quelque chose." Et nous partageons tous l'avis de mes honorables amis. Personne ici ne met en doute cette assertion, mais voici le point sur lequel j'insiste: Sur quoi mes honorables amis s'appuient-ils pour demander ce changement radical dans notre pratique parlementaire? Sur une parole du premier ministre échappée au milieu d'un débat. Je ne mets pas en doute la parole du premier ministre, ni ne récuse sa sincérité. Admettons pour les fins du raisonnement que la parole de mon très honorable ami vaille de l'or; mais si le premier ministre est absolument sincère en toute cette affaire, pour quelle raison n'a-t-il pas proposé la création d'un comité spécial avant de soumettre une convention toute faite à la ratification du Parlement? Quelle résolution mon très honorable ami proposera-t-il? Ce sera quelque chose de ce genre: Qu'un comité spécial composé de quinze membres ou peu importe le nombre qui sera fixé, soit nommé afin d'accomplir certaines choses. La valeur entière de ce comité reposera sur l'ordre de renvoi. Or mes honorables amis ne connaissent rien de cet ordre de renvoi. Ils votent à l'aveuglette sur la résolution parce qu'ils supposant que l'ordre de renvoi sera de nature à leur plaire et à les satisfaire. Supposons toutefois que le premier ministre dans son ordre de renvoi propose la nomination d'un comité de quinze membres dont les fonctions consisteront à examiner cette convention et à faire rapport à la Chambre. Serez-vous en meilleure position que si vous adoptiez cette ligne de conduite séance tenante?

Pour ce qui est de cette subvention, le premier ministre déclare que le Gouvernement lie son sort à cette résolution. Encore une autre supposition: admettant que mon très honorable ami réalise les espérances des honorables membres du groupe progressiste et qu'il propose de nommer un comité chargé de s'enquérir de la mesure dans laquelle la coalition maritime de l'Atlantique-Nord restreindra la liberté du commerce; de s'assurer si les tarifs généraux sont trop élevés et, s'il est possible d'exercer un certain contrôle de ce chef; d'indiquer les moyens à prendre et de faire rapport à la Chambre. Admettant pour un instant que le premier ministre soit

disposé à aller aussi loin que cela,—et que c'est là ce que désirent mes honorables amis ou quelque chose de semblable,—qu'est-ce qui l'a empêché de faire une proposition en ce sens à n'importe quel temps au cours des trois dernières semaines ou du dernier mois?

Durant les premières semaines de la session, il n'y a eu aucune séance de comité, ce qui aurait pu avoir lieu. Le premier ministre, dans le discours du trône, annonce ce projet et déclare que le Gouvernement en est venu à une décision à cet égard. Il dit qu'elle a été prise le 24 décembre, c'est-à-dire avant que M. Preston eût présenté son rapport. M. Preston affirme au cours de sa lettre contenue dans son rapport que le ministère avait pris la décision qui fait l'objet même de cette motion établir une compagnie dans le but de concurrencer la coalition maritime de l'Atlantique-Nord. Il n'y a rien de neuf ici. Le Gouvernement le savait lorsque les Chambres ont été convoquées. Si le président du conseil est sincère, et s'il l'était, pourquoi n'a-t-il pas présenté cette résolution et nommé ce comité avant de nous inviter à ratifier ce contrat? Je le demande à mes honorables amis, allons-nous accepter ce que les règles de la Chambre déclarent être l'interprétation de cette manière d'agir ou bien voterons-nous d'une façon qui sanctionne virtuellement la convention, pour laisser ensuite au premier ministre le soin de présenter une motion suivie plus tard du renvoi voulu? Voici encore comment on aurait pu procéder. Lorsque l'avis de motion a été donné et inséré au Feuilleton, il était encore loisible au premier ministre de nommer un comité et de le charger de présenter un rapport avant le vote sur cette résolution. Mes collègues sont des gens sérieux, qu'ils me disent comment nous votons à ce sujet? A la lumière des renseignements que nous possédons. C'est ainsi que je suis prié de donner mon vote. Je ne suis pas tenu d'accepter le témoignage de l'honorable député que je vois devant moi et son interprétation de quelque moyen détourné d'obtenir de nouveaux témoignages dont nous ne connaissons rien. Rien ne m'y oblige et il n'a pas le droit de demander aux membres de l'opposition, ou de n'importe quel groupe, d'accepter sa parole sous ce rapport. L'on ne peut s'attendre que j'approuve cette conduite. Je ne veux rien autre que le texte même de cette résolution.

Examinons-la un instant. Je ne discuterai pas le pacte ni ne reprendrai toute la question, mais je veux simplement analyser la manière de procéder. Nous avons devant nous deux propositions, dont l'une est que monsieur l'Orateur quitte maintenant le fauteuil. J'ai sous la main une interruption du premier ministre au cours des observations faites il y a quelques instants par l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Shaw). L'honorable député venait de dire qu'il acceptait la parole du premier ministre, promettant que cette résolution serait renvoyée à un comité qui aurait toute la latitude voulue de l'étudier et de la modifier de toute façon. Mais le président du conseil s'est levé en disant:

Non seulement ferons-nous cela, mais dès que cette résolution aura été adoptée,—j'ai l'intention de proposer, avant qu'elle soit soumise en comité. . .

Je prie les honorables députés de bien me suivre.

. . . avant qu'elle soit soumise en comité général, la nomination de ce comité spécial.

Examinons sa position. Les règles de la Chambre et la langue anglaise claire et simple devraient certainement nous guider. La résolution demande que monsieur l'Orateur quitte le fauteuil. Si elle est adoptée, en quelle posture serons-nous? Monsieur l'Orateur ayant quitté de fauteuil nous nous trouverons à siéger en comité général sur cette résolution. Il n'est pas du ressort du premier ministre d'intervenir avec une motion comme celle qu'il présente maintenant.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je demande pardon à mon honorable ami. Ce que j'ai dit, c'est que lorsque la Chambre se formerait en comité et demanderait le renvoi de la discussion à une autre séance, je proposerais en amendement que la Chambre ne siège pas de nouveau mais que la résolution soit référée à un comité spécial, ce qui est la manière la plus rapide de placer la question devant un comité spécial.

L'hon. M. STEVENS: En voilà une autre. C'est la cinquième attitude du premier ministre.

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est celle que j'ai prise.

L'hon. M. STEVENS: Jusqu'à ce moment il avait été décidé que le projet de loi à sa 2e lecture serait renvoyé à un comité spécial. Cela nous a été répété maintes et maintes fois. Je demande tout simplement que nous nous en tenions aux règles de la Chambre et au simple texte anglais de ce projet. Je m'explique. Des jurisconsultes éminents ont fait observer certaines choses au sujet de cette convention. Qu'avons-nous eu à répondre? Uniquement ce que nous a déclaré le premier ministre: "Peu m'importe ce que contient le contrat; je dis ceci et cela." C'est ce que nous n'accepterons certainement pas. Nous ne sommes pas des enfants

et nous ne nous laisserons pas intimider par les volontés du président du conseil; nous sommes ici pour discuter des projets rédigés en anglais simple et clair. Le ministre de la Justice (M. Lapointe), le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) et plusieurs autres membres du cabinet, qui jouissent d'une longue expérience de la vie parlementaire, savent que l'une des choses les plus importantes de la législation est que les projets soient rédigés avec soin et sans ambiguïté, et il est inutile et insensé de déposer à la Chambre un projet qui n'indique pas les intentions du Gouvernement, s'il s'agit réellement d'un projet ministériel. Si le premier ministre veut modifier cela; si, comme il dit, c'est son interprétation qui prévaudra, pourquoi n'en fait-il pas mention dans le texte même de la résolution? Bien plus, une fois que le comité aura adopté la présente résolution les députés ne pourront pas modifier le principe du bill qui fera suite à la résolution. Je sais parfaitement que la Chambre peut revenir sur sa décision; mais je vous prie de remarquer que l'adoption de cette résolution autorise le payement de certains fonds à sir William Petersen, à titre de subvention et non pas de charte comme voudrait nous le faire croire l'honorable ministre de la Défense nationale (M. Macdonald). Ce n'est pas une charte, cela n'y ressemble même pas de loin ni de près; c'est purement et simplement une subvention et pas un député de la Chambre n'a le droit d'y substituer autre chose. Deux sorts seulement peuvent être réservés au bill et cela selon la volonté du Gouvernement, selon la volonté du premier ministre. J'ignore lequel des deux il va choisir. L'un serait l'intention arrêtée de manœuvrer l'échec du projet en comité et ensuite d'en appeler au peuple en disant: "Nous avons fait notre possible, mais le comité parlementaire a rejeté la proposition." L'autre serait d'employer sa majorité en comité, majorité qui aura raison des deux groupes oppositionnistes, pour forcer l'adoption du projet, puis revenir devant la Chambre et affirmer que la proposition a été adoptée à la suite d'un examen approfondi; et ensuite faire l'appel au peuple à peu près comme ceci: "Ce projet a été étudié à fond par un comité du Parlement, approuvé par ce comité, approuvé par une majorité de la Chambre des communes; nous avons donc le droit de le mettre à exécution." A mon sens la décision du premier ministre est déjà faite: il va suivre l'un ou l'autre de ces deux procédés. Pour moi on ne veut rien dire quand on parle de permettre à un comité spécial d'étudier la question attentivement. Je prie les honorables représentants de noter les rapports volumineux à ce sujet. Croient-ils qu'ils pourront mieux se renseigner au comité qu'en parcourant les rapports du comité de 1909 relatif à la navigation, ou de la commission royale des dominions, ou du comité qui étudia en 1916 la construction maritime, ou du plus récent, le comité impérial de la navigation. Nous avons là les témoignages des connaisseurs tant anglais que canadiens; ils sont presque inépuisables et d'honorables députés en cette Chambre les ont lus et relus. Rien qu'on pourrait soulever au comité ne contribuerait plus que ces témoignages à la solution du problème.

M. CANNON: Dois-je comprendre que selon mon honorable ami le ministère a l'outorité de débourser des fonds par suite de l'adoption de la résolution sans attendre le projet de loi qui, conformément à la routine parlementaire doit faire suite à la résolution?

L'hon. M. STEVENS: Non. J'ai déjà donné les grandes lignes de cette routine. Sans doute l'honorable député ne m'a pas entendu.

M. CANNON: J'ai suivi les paroles de l'honorable représentant.

L'hon. M. STEVENS: J'ai suivi méticuleusement la routine établie du Parlement. Je vais répéter ce que j'ai dit pour éviter toute erreur au sujet de mon attitude. En premier lieu on donne avis d'un projet de résolution; deuxièmement le projet de résolution est étudié en comité général; troisièmement il en est fait rapport; quatrièmement il est lu pour la 2e fois et adopté; cinquièmement on demande à déposer un projet de loi; sixièmement le projet de loi est lu pour la 1ère fois; septièmement le projet de loi est lu pour la 2e fois; huitièmement il est renvoyé devant un comité, et finalement il revient à la Chambre et est lu pour la 3e fois. Voilà la pratique établie.

J'aborde maintenant l'amendement. On n'arrivera pas à esquiver l'opposition en Chambre, quitte à faire des siennes devant le comité. Nous sommes saisis du projet de résolution; une des plus importantes propositions que le Gouvernement nous ait soumises au cours de la session; une proposition qui entraîne le décaissement d'une forte somme, voire même qui ouvre la porte à des dépenses illimitées, et j'en veux bien persuader les honorables collègues. En outre, le présent projet consacre un principe très grave, celui de subventionner des navires, rivaux d'autres lignes, pour le transport des marchandises. Cela, nous n'en voulons pas. D'aucuns prétendent que pas une seule suggestion utile n'est née de toutes nos critiques. Voici ce que nous proposons et je prie les honorables re-

présntants d'y réfléchir un moment. Nous affirmons que nous ne voulons pas du tout de cette convention Petersen. Nous voulons la rejeter absolument. Nous ne voulons pas que l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se forme en comité pour passer à l'étude de cette question; nous voulons au contraire:

Que M. l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais qu'il soit résolu,—Que la réglementation efficace des frets maritimes ne peut être exercée sans la collaboration de toutes les parties de l'Empire, et seulement par un corps où elles seraient toutes représentées; que le contrat du gouvernement avec sir William Petersen, basé sur le rapport de W. T. R. Preston, est mal inspiré, coûteux, futile, et indigne de l'attention sérieuse de la Chambre.

Voilà ce que nous proposons à la Chambre. Il n'y a dans cet amendement rien de contradictoire au rapport, au conseil et à la conclusion du comité d'agriculture de 1923, sur lesquels le premier ministre dit maintenant qu'il base sa proposition. Je ne citerai pas de nouveau ce rapport, car on l'à déjà fait plusieurs fois. Que proposait-il? D'abord, il passait en revue les témoignages, disant que c'était une question d'une importance considérable qui exigeait la plus grande attention. Il suggérait de s'adresser à l'Institut international d'agriculture à Rome. Puis il proposait de coopérer avec les autres parties de l'empire pour régler les tarifs de transport. C'est ce que nous suggérons.

Le très honorable leader de l'opposition a démontré, hier, assez clairement pour que tout le monde l'accepte sans contredit, que le Gouvernement ne pouvait pas régler les tarifs entre le Canada et l'étranger. Nous ne pouvons pas régler les prix de transport entre le Canada et les Etats-Unis pas plus qu'entre le Canada et la Grande-Bretagne. Nous pourrions le faire en ayant des navires à nous et en transportant les marchandises à perte, mais il est impossible de régler les prix ou d'imposer des voies de transport entre notre pays et l'étranger. C'est ce que l'amendement dit: il déclare que pour exercer cette maîtrise il faut le concours de toutes les parties de l'empire. Le très honorable premier ministre a dit qu'on pourrait peut-être instituer un jour une commission internationale. Or je ne vois pas de meilleur moyen que d'instituer une commission impériale qui engloberait la moitié des navires du monde, ce qui nous avancerait considérablement vers le but que l'honorable premier ministre cherche à atteindre. Nous disons que toutes les parties de l'empire doivent y collaborer; nous disons, en outre, que le contrat passé avec sir William Petersen est irréfléchi, onéreux et futile. Je prierai mes honorables collègues de bien voiloir prendre en note ces derniers mots. Personne, à part peut-être le ministre du Commerce (l'hon. M. Low) et le premier ministre (l'hon. Mackenzie King) n'a nié que le contrat fut irréfléchi et inopportun. Personne ne l'a nié et pas un seul journal, sauf le *Manitoba Free Press*, n'a approuvé le contrat. Prenez notre honorable collègue de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler); il sait parfaitement bien que le contrat est irréfléchi, onéreux et futile. Il ne voudrait point l'approuver publiquement ici. Cependant, il votera en favour de son adoption. L'honorable député sait pertinemment que la proposition est entièrement inutile, il sait aussi qu'elle est contraire à la politique qu'il a préconisée depuis quelques mois. Il n'y a rien dans ce contrat, ni dans ses considérants, ni dans ses conditions, qui soit compatible avec l'attitude qu'il a prise récemment. Cela ne l'empêchera de voter en faveur de son adoption.

M. MARLER: Je n'ai pas dit que je voterais en faveur de la ratification du marché, mais bien en faveur d'une motion pour s'enquérir des faits énoncés dans le contrat, ce dernier devant servir de base à la discussion.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable collègue représente probablement la plus grande ville du Canada et s'il avait voulu, avec ses collègues du parti ministériel et du parti progressiste, être sincère, il aurait pu faire faire une enquête, car le premier ministre n'aurait pas osé, dans les circonstances, insister sur un vote. Je connais plusieurs autres députés du parti ministériel qui, pour appuyer le Gouvernement ont usé d'un subterfuge leur permettant d'échapper aux conséquences de leur acte. S'ils pensaient que la résolution dût être approuvée par le comité, ils ne risqueraient pas de l'appuyer; ils n'oseraient pas après cela envisager leurs électeurs. Je dis encore une fois qu'il y a plusieurs députés ministériels qui n'appuieraient pas la proposition s'ils pensaient qu'on dût y donner suite. Nos honorables collègues à ma gauche ont adopté une attitude plus recommandable; mais un grand nombre d'entre eux, s'ils croyaient que le comité dût confirmer le projet et que le contrat fût mis en vigueur, n'appuieraient pas la motion qui nous est maintenant soumise. Je demande à la Chambre de prendre la proposition à la lettre et de dire si, oui ou non, elle est en faveur de la ratification du marché. Voilà la situation. Nous disons dans notre amendement que le contrat est malavisé, coûteux et futile. Laissez-moi parler de ce qu'il coûtera.

M. GOOD: Avant que l'honorable député aille plus loin voudrait-il que nous ajournions le débat maintenant et que nous formions un comité pour étudier la question et faire rapport plus tard?

L'hon. M. STEVENS: Certainement, que le premier ministre ajourne le débat et suspende cette affaire. C'est ce qu'il fera s'il est sincère. Mon honorable ami a mis le doigt sur la plaie. Pourquoi forcer la mise aux voix et nous placer dans la position compromettante d'appuyer le projet ou de le rejeter —de l'appuyer quand les députés veulent le repousser? Dans quel but agit-on ainsi? J'oserai dire immédiatement que si nos experts en règlement veulent examiner la question sérieusement il est douteux qu'ils puissent regarder la motion du premier ministre comme conforme au règlement. En demandant l'ajournement du débat ou en le faisant demander par un de ses amis, puis en nommant un comité, le premier ministre se conformerait à une sage pratique parlementaire. C'est la bonne méthode à suivre et c'est aussi celle du simple bon sens, s'il veut agir franchement à l'égard des membres de l'extrême gauche qu'il désire voir appuyer la mesure. Mon idée n'est pas de conseiller aux honorables députés qui siègent à ma gauche de se joindre à nos rangs et de voter contre le Gouvernement pour le forcer à quitter le pouvoir. Pas du tout, je préfère que le cabinet conserve le pouvoir un peu plus longtemps, car il se détruit plus vite que nous ne saurions le faire. Je ne veux pas défaire le Gouvernement à présent. Cependant, si une demi-douzaine de députés voulaient bien dire poliment au premier ministre qu'on devrait suivre la pratique parlementaire établie, s'ils voulaient mettre au défi sa sincérité en lui demandant de faire ajourner le débat et en nommant un comité pour étudier la question, ils pourraient atteindre le but qu'ils visent. Mais mes honorables amis ne sont pas particulièrement désireux de fouiller dans le contrat Petersen; ce qu'ils désirent c'est d'enquêter sur la grande question des tarifs de transport maritime.

Le très hon. MACKENZIE KING: Oh, Seigneur!

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami dit: "Oh, bon Seigneur!

Le très hon. MACKENZIE KING: Pas du tout, il a oublié le "bon".

L'hon. M. STEVENS: C'est là un joli langage parlementaire pour un premier ministre. Le très honorable ministre dit que j'ai tort, mais je pensais avoir interprété généreusement ses paroles. L'intention du premier ministre était que nous eussions l'occasion d'étudier les tarifs maritimes; c'est ainsi que j'envisage la question. A cela il me répond "Oh, Seigneur", quelle que soit la signification de cette interjection. Cependant, qu'il dise à la Chambre quelles sont ses instructions à présent; avant de nous demander de nous prononcer qu'il nous dise ce qui sera soumis au comité. Que le premier ministre sous une forme bien définie, sous la forme d'une résolution à laquelle il devra se soumettre ainsi que son cabinet. nous dise exactement où nous allons relativement à cette question. Il a derrière lui soixante ou quatre-vingts députés qui n'ont pas encore parlé. Que des honorables députés de Montréal ou de Québec nous le disent; que le ministre de la Justice—qui n'a pas encore parlé—se lève et renseigne la Chambre sur la manière dont le sujet sera soumis au comité. Le ministre de la Justice veut-il demander l'ajournement du débat?

L'hon. M. LAPOINTE: L'honorable député a-t-il terminé son discours?

L'hon. M. STEVENS: Que le ministre de la Justice ajourne le débat puis que le premier ministre présente sa motion afin que la Chambre forme un comité pour étudier la question. En terminant, je désire simplement ajouter ceci: nous débattons une résolution demandant que l'Orateur quitte le fauteuil afin que la Chambre puisse étudier un contrat que le Gouvernement a accepté et signé, un contrat qui n'exige que la ratification finale et c'est cette ratification que le Gouvernement cherche à obtenir. L'autre motion demande au contraire que la question soit mise à l'étude, de concert avec d'autres pays de l'empire et que, par ce moyen. on en arrive à une méthode définitive de règlement des tarifs maritimes, moyen d'accord et en harmonie avec le rapport du comité d'agriculture d'il y a deux ans, rapport sur lequel le premier ministre nous a dit l'autre jour avoir basé la proposition actuelle.

L'hon. M. LAPOINTE: Il m'est impossible, monsieur l'Orateur, de résister à l'insistant appel de mon honorable ami de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens). Néanmoins, il me pardonnera si je ne prends pas sa colère très au sérieux. Je désire simplement placer un mot touchant la question de procédure. Nous avons consacré sept journées entières à l'étude de cette résolution. Elle a été présentée le 3 mars et discutée ce jour-là. Je mentionne les dates à seule fin de montrer combien futile est l'accusation de déloyauté sur laquelle mon honorable ami insiste avec tant de passion. La résolution a été discutée de nouveau, mardi le 10 mars, jeudi le 12 mars, vendredi le 13 mars, mardi le 17 mars, jeudi le 19 mars et aujourd'hui le 20 mars. Et chaque fois cette discussion a eu lieu, comme l'a dit mon honorable ami, à la suite d'une motion proposant simplement que l'Orateur

quitte le fauteuil et que la Chambre passe à l'examen de la résolution. Mon honorable ami parle du règlement en termes éloquents. Il sait très bien qu'une mesure relative au commerce ou comportant une dépense d'argent doit être précédé d'une résolution.

L'hon. M. STEVENS: Et j'approuve entièrement.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami tombe d'accord. L'objet est de fournir à la Chambre une autre occasion de discuter; mais cette discussion a toujours porté,—et elle devrait toujours s'y borner,—sur les grandes lignes de la mesure proposée. Voici l'opinion de Bourinot sur ce point:

D'après l'interprétation générale à la Chambre canadienne, confirmée par la pratique en Angleterre, la règle signifie simplement que la Chambre se forme en comité pour examiner une proposition générale exposant l'urgence de présenter une mesure relative à une question particulière concerannt le commerce.

Maintenant, mon honorable ami dit que nous sommes tous d'accord.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre me permet-il une remarque. La motion propose que l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se forme en comité pour examiner une résolution: prétend-il que la Chambre n'est pas appelée à se prononcer sur les motifs de cette résolution?

L'hon. M. LAPOINTE: Si mon honorable nérale, sur les grandes lignes, non pas sur les motifs du bill qui en découlera; non pas sur les détails comme on les a discutés au cours de ce débat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas sur les motifs du bill qui doit en découler?

L'hon. M. LAPOINTE: D'une manière générale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. M. LAPOINTE: D'une façon général ami était sérieux lorsqu'il a dit tout à l'heure que nous sommes d'accord sur quelques points: d'abord qu'il existe une coalition et ensuite que les tarifs de transports maritimes devraient être assujétis à un certain contrôle, si nous sommes tous d'accord sur ce point, je prétends que la résolution aurait dû être approuvée il y a longtemps.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre voudra-t-il définir lui-même les motifs de cette résolution?

L'hon. M. LAPOINTE: Le contrôle des tarifs de transport maritime.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par quels moyens?

L'hon. M. LAPOINTE: Les détails de la...

Le très hon. M. MEIGHEN: Par n'importe quelle méthode?

Des VOIX: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre entend-il par là le contrôle par n'importe quelle méthode?

Des VOIX: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi tant de tapage? Je veux une discussion sérieuse. Le ministre veut-il dire qu'en votant pour cette résolution nous approuvons seulement l'opportunité d'un contrôle des frets maritimes par n'importe quels moyens? Répondra-t-il à cette question?

L'hon. M. LAPOINTE: Evidemment, la méthode proposée par le Gouvernement mérite d'être discutée quelque peu, mais je prétends que la discussion des détails et des articles du contrat à laquelle on s'est livré durant ce débat n'avait pas sa raison d'être, étant donné que le vote de cette résolution sera suivi du dépôt d'un projet de loi dont la deuxième lecture remettra encore une fois tout ce principe en discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre me permettra-t-il d'insister? Prétendra-t-il que la méthode de contrôle proposée par le Gouvernement n'est pas en jeu présentement?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon très honorable ami sait très bien...

Le très hon. M. MEIGHEN: Répondra-t-il à ma question?

L'hon. M. LAPOINTE:...que nous discuterons plus tard la méthode elle-même, les détails de la convention. Cela ne se fait jamais à l'occasion de la résolution sur laquelle doit se fonder le bill. Mon honorable ami parle de précédents. Je suis député depuis aussi longtemps, peut-être plus longtemps que mon honorable ami, et je l'étais avant mon très honorable ami le chef de l'opposition, et ce n'est pas souvent, au fait, pas plus qu'une fois ou deux, que l'on a procédé comme dans le cas actuel et proposé un amendement à une résolution comportant le dépôt immédiat d'un projet de loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que l'honorable ministre m'excuse. Il se rapproche beaucoup plus du point qu'aucun de ses collègues préopinants. Lorsque l'on présente une motion demandant que l'Orateur quitte le fauteuil présidentiel pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens sur la résolution budgétaire, le budget tel qu'il est présenté n'est-il pas en jeu, et cette Chambre ne

s'est-elle pas prononcée sur cette motion et des honorables députés qui siègent à ma gauche n'ont-ils pas voté contre la motion? De plus, n'a-t-on pas soumis des amendements à cette motion?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami sait très bien que la résolution qui précède un projet de loi concernant le commerce ou qui comporte une dépense d'argent n'est pas du tout dans la même catégorie qu'une résolution présentée à l'occasion d'un débat sur le budget qu'il a mentionnée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! oui.

L'hon. M. LAPOINTE: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'est le débat budgétaire, si ce n'est exactement un débat sur une résolution qui précède la loi de finances? C'est absolument la même chose.

L'hon. M. LAPOINTE: Je demande l'indulgence de la Chambre, car je n'avais pas l'intention de la retenir aussi longtemps. Je désirais être bref, mais mon très honorable ami est responsable de la prolongation de mes remarques.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'accepte cela.

L'hon. M. LAPOINTE: On ne peut nous accuser de malveillance à ce sujet. Pour ce qui est de l'enregistrement d'un vote le vendredi, mon honorable ami fait de nouveau erreur. Outre qu'aucun règlement n'existe, que je sache, dans aucun auteur, concernant la prohibition du vote le vendredi, s'il m'est permis de me servir du mot prohibition...

L'hon. M. STEVENS: Ce que j'ai admis, je l'ai déclaré.

L'hon. M. LAPOINTE: Je répéterai à mon honorable ami que j'ai fait partie de cette Chambre aussi longtemps que lui et j'ai voté le vendredi en plusieurs occasions.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre me permettra-t-il?

L'hon. M. LAPOINTE: Je lui dirai de plus...

L'hon. M. STEVENS: J'ai prétendu—et le ministre n'a pas l'intention de dénaturer le sens de mes paroles, j'en suis sûr—qu'il y a toujours eu entente lorsqu'une question importante devait être discutée.

L'hon. M. LAPOINTE: Vraiment, mon honorable ami n'est pas sérieux lorsqu'il prétend qu'il y a entente dans chaque cas.

L'hon. M. STEVENS: Oui, je le suis.

L'hon. M. LAPOINTE: Lorsque nous avons été forcés de prendre un vote, le leader de l'opposition prétend-il qu'il a choisi ses jours? Prétend-il que les vendredis furent exclus?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, et d'après le règlement de la Chambre on ne peut le faire le vendredi.

L'hon. M. LAPOINTE: On l'a fait tous les jours sur des questions pour le moins aussi importantes que celle-ci, sur des questions identiques.

M. BOYS: Est-ce...

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami me permettra-t-il de poursuivre? Vraiment, je n'interromps pas les honorables députés continuellement pendant leurs discours, mais si mon honorable ami insiste...

M. BOYS: J'allais demander à mon honorable ami quand le Gouvernement décida-t-il de forcer un vote aujourd'hui.

L'hon. M. LAPOINTE: Je l'ignore. On n'a pas décidé de forcer le vote. Nous sommes à discuter cette résolution depuis sept jours, et nous aurions dû, je crois, mettre la question aux voix au commencement de la semaine. Nous ne sommes pas responsables de ce délai. Si nous sommes forcés de prendre le vote ce soir, c'est que mes honorables amis ont discuté ce contrat pendant toute la semaine; nous ne sommes pas responsables de ce qui s'est produit. Au cours de la session qui a précédé la dernière élection générale, alors que mon très honorable ami le leader de l'opposition était premier ministre, nous fûmes forcés avec le règlement de clôture de voter, je crois, huit millions pour la Marine marchande du Canada après une seule nuit de discussion. Et maintenant ces honorables messieurs protestent parce que, après avoir discuté cette résolution pendant sept jours, résolution qui précède un projet de loi que l'on présentera et qu'ils pourront discuter à fond, projet de lui qui sera renvoyé à un comité pour revenir ensuite devant la Chambre,—avec toutes ces occasions de discuter la mesure, ils prétendent qu'on les traite injustement. Eh bien, monsieur l'Orateur, nous avons administré les affaires du pays sous la direction de mon très honorable leader et nous en sommes à la quatrième session de ce Parlement, et ce Gouvernement n'a pas encore appliqué la règle de clôture une seule fois. Cette accusation d'injustice, je la rejette sur mes honorables amis de la gauche.

M. BOYS: Je n'avais pas la moindre intention de retenir la Chambre à une heure aussi avancée de la nuit dans le but de poursuivre cette discussion, mais je ne puis, il me semble, laisser passer les remarques de l'honorable

ministre de la Justice (M. Lapointe) sans quelques commentaires.

J'ai eu le plaisir et l'avantage d'être whip de mon parti depuis près de quatre ans. Je suis heureux de dire que, durant tout ce temps, nous avons toujours réussi à procéder sans mésintellingence et avec un échange de courtoisie et d'équité. Et j'aime à dire que, si le whip du Gouvernement n'avait été retenu chez lui par la maladie, ceci ne serait pas arrivé ce soir. J'ai demandé au ministre de me dire quand le Gouvernement a décidé d'insister sur un vote. Il a dit qu'il ne savait pas que le Gouvernement avait décidé de nous forcer à voter.

L'hon. M. LAPOINTE: Je sais que le Gouvernement désirait qu'on prît le vote au commencement de la semaine.

M. BOYS: C'est différent. J'admets que le Gouvernement a le droit d'insister quand il le veut pour qu'on prenne le vote. Mais je crois que, pour cette décision, l'on devrait tenir compte de la coutume des années passées, aussi bien que de la courtoisie. De la façon ordinaire et aucunement exceptionnelle, j'ai causé ce matin avec les whips ministériels, leur disant les noms de ceux qui devaient parler, non pas pour faire de l'obstruction, mais pour faire des discours, et ils ne m'ont aucunement laissé entendre qu'il y aurait un vote aujourd'hui. Personne n'en a parlé jusqu'à mon arrivée à la Chambre, à trois heures, et je crois de mon devoir d'exposer clairement la situation afin que du moins personne de mon groupe puisse me blâmer pour l'embarras dans lequel nous sommes.

Je crois avoir essayé d'être toujours loyal dans l'accomplissement de mes fonctions et j'espère que les whips avec qui j'ai travaillé me rendront ce témoignage. Mais on nous force certainement à réfléchir que nous en sommes arrivés à un point où il faut faire de deux choses l'une: ou bien continuer d'être francs et loyaux les uns envers les autres et maintenir les coutumes du passé, ou bien décider d'interrompre ces bonnes relations.

J'ai reçu la note que voici après trois heures. C'était après une conversation préliminaire où il n'avait pas été question qu'il devait y avoir un vote aujourd'hui. Il était connu depuis deux semaines que nous avions huit ou dix autres orateurs, et je pense qu'il serait peu équitable de leur demander de parler à deux ou trois heures du matin. De fait, la plupart des députés ministériels de Québec désirent partir à 3 h. 30 le vendredi après-midi et je puis dire franchement que la plupart de nos députés d'Ontario désirent partir à onze heures le vendredi soir. Je désirais évidemment qu'il n'y eût pas de vote ce soir et j'ai suggéré qu'on le remît à mardi; nous aurions commencé mardi par l'exposé financier, dont la discussion aurait été suspendue durant un jour ou deux pour nous permettre de l'étudier; nous aurions pu alors reprendre cette discussion. J'ai promis que, quant à notre groupe, nous serions prêts à voter mardi soir sur ce projet de résolution.

J'ai reçu cette lettre de l'un des whips suppléants du Gouvernement. Il ne m'a pas dit qu'il y aurait un vote ce soir. Il m'a dit: "Nous allons essayer de voter aujourd'hui." J'ai trouvé la chose un peu étrange et je lui ai répondu: "Cela veut-il dire que vous avez l'intention de nous forcer à voter? S'il en est ainsi, je ne crois pas que ce soit juste, car je n'en ai pas été informé et je n'ai pas averti mes collègues. Personne ne s'attendait à un vote." Il me répondit, et j'admets qu'il fut franc avec moi: "Oui, c'est notre intention." Je n'ai pas le moindre doute que le Gouvernement n'ait décidé hier de nous forcer à voter ce soir sur ce projet de résolution. Je vois en ce moment des députés qu'on n'a pas vus ici depuis assez longtemps et qui sont venus de loin après avoir été requis par quelqu'un du côté ministériel de se tenir prêts à voter. Je soutiens avec toute l'énergie possible que, si l'on tient à la franchise et à la loyauté réciproques, on aurait dû avoir la loyauté de me dire, du moins ce matin, alors que je m'occupais des affaires de la journée, qu'il devait y avoir un vote ce soir; j'aurais pu alors avertir mes collègues. Mais on m'a caché la chose.

J'en appelle au premier ministre. Je ne pense pas être un grincheux chronique, mais je suis désappointé. Ce jour est l'un des plus malheureux que j'aie passés à la Chambre des communes. Je ne crois pas que ce soit un bon tour à jouer. Je ne sais pas qui en est responsable, mais je ne crois pas que ce soient les whips. S'il doit y avoir des whips en cette Chambre, il faut qu'ils soient loyaux les uns envers les autres. Si l'on m'eût demandé de m'entendre sur un jour pour le vote et que j'eusse refusé ou que je n'eusse pas été raisonnable, on aurait eu raison de dire: "Nous allons vous forcer à voter." Mais on ne m'a jamais demandé cela. Je vois le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) à son siège. Il a occupé jadis la position que j'occupe, celle de whip de l'opposition, et je me demande ce qu'il aurait pensé s'il avait été traité de cette façon.

J'en ai dit assez, je pense, pour démontrer qu'on n'a pas agi loyalement. Nous en arriverons à ceci: Si nous ne pouvons agir loyalement entre nous, nous devrons, pour expédier la besogne, prendre nos précautions et enlever aux députés le droit de pairer. Je ne

le désire pas; je regretterais beaucoup qu'on le fît. Je fais appel au premier ministre: Il me semble que l'on ne nous a pas traités loyalement dans le cas actuel, et j'espère que si nous nous entendons à l'avenir, le même incident ne se répètera pas. S'il se répétait, je ne voudrais pas demeurer whip du parti conservateur, car je ne pourrais plus traiter avec le whip libéral dans de telles conditions.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Mon honorable ami m'a mis en cause. Il me permettra de lui rappeler, et de rappeler à la Chambre, que, il y a environ dix jours, j'ai dit que le Gouvernement était prêt à déposer le budget le jeudi suivant et que nous désirons vivement terminer la discussion de l'exposé budgétaire avant Pâques. Cette semaine encore, j'ai dit que le budget serait déposé au cours de la semaine. J'ai expliqué bien clairement que, si nous ne le déposions pas cette semaine, nous le déposerions mardi prochain; j'ajoutai que, après le dépôt du budget, celui-ci aurait la priorité sur toute autre mesure et que nous espérions terminer le débat avant Pâques.

Cette résolution est à l'étude depuis huit ou dix jours. Il était entendu que nous voulions renvoyer le projet de loi à un comité avant le dépôt du budget. Mon honorable ami sait que le lundi est réservé aux questions d'initiative parlementaire, et que si nous n'avions pas résolu de prendre le scrutin ce soir, il nous aurait fallu attendre jusqu'après les vacances pour renvoyer ce projet de loi à un comité. Personne, si je ne me trompe, ne le désire. On m'a dit aujourd'hui que mon honorable ami ne pouvait assurer que ce bill serait renvoyé au comité même jeudi, si l'on décidait de continuer la discussion jeudi. Quand on me dit cela, je répondis, en termes nets, qu'il faudrait prendre le scrutin ce soir.

M. BOYS: Je n'ajoute qu'un mot. En général—et mon très honorable ami le sait très bien—nous nous entendons, ou, en tout cas, nous tâchons de nous entendre, quant au jour où le scrutin sera pris. C'est la coutume depuis des années et elle convient à tous les membres de cette Chambre. On l'a absolument ignorée dans le présent cas, et c'est pourquoi nous nous trouvons où nous en sommes.

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

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Black (Halifax),	Grimmer,
Bowen,	Hanson,
Charters,	Harris,
Clark,	Hawken,
Dickie,	Irvine,
Doucet,	Jones,
Ladner,	Spence,
LeSueur,	Stansell,
MacLaren,	Stevens,
McKillop,	Stirling,
McQuarrie,	Sutherland,
Manion,	Thompson,
Maybee,	Tolmie,
Meighen,	White,
Preston,	Woodsworth—31.
Simpson,	

ONT VOTE CONTRE:

Mlle Macphail,

MM.	MM.
Bancroft,	Kennedy (Edmonton),
Beaubien,	Kennedy (Port-Arthur et Kenora),
Béland,	King (Huron),
Benoît,	King (Kootenay),
Binette,	King, Mackenzie (York),
Black (Huron),	Knox,
Boivin,	Laflamme,
Bird,	Lanctôt,
Bouchard,	Lapierre,
Boucher,	Lapointe,
Brethen,	Lewis,
Brown,	Logan,
Cahill,	Lovett,
Campbell,	Lovie,
Cannon,	Low,
Cardin,	Lucas,
Carmichael,	Macdonald (Pictou),
Carroll,	Mackinnon,
Carruthers,	MacLean (Prince, I.P.-E.),
Casgrain,	McBride,
Chevrier,	McGiverin,
Chisholm,	McIsaac,
Clifford,	McKay,
Copp,	McMaster,
Davies,	McTaggart,
Déchène,	Marcile (Bagot),
Denis (Joliette),	Marler,
Denis (St-Denis),	Martell,
Desaulniers,	Mercier,
Descoteaux,	Michaud,
Deslauriers,	Millar,
Drummond,	Milne,
Elliott (Dundas),	Morin,
Ethier,	Motherwell,
Evans,	Munro,
Fafard,	Murdock,
Findlay,	Neill,
Finn,	Ouimet,
Fiset (sir Eugène),	Papineau,
Fontaine,	Parent,
Forke,	Pelletier,
Forrester,	Pouliot,
Fortier,	Prevost,
Fournier,	Pritchard,
Gardiner,	Rankin,
Garland (Bow-River),	Reed,
Good,	Raymond,
Gordon,	Rhéaume,
Gould,	Rinfret,
Graham,	Robb,
Hammell,	Roberge,
Hanna,	Robichaud,
Hatfield,	Robinson,
Hoey,	Robitaille,
Hopkins,	Ross (Simcoe),
Hudson.	St. Père,
Hughes,	Sales,
Humphrey,	Savard,
Hunt,	Séguin,
Hushion,	Sexsmith,
Jelliff,	Shaw,
Johnston,	Sinclair (Oxford),
Kelley,	

Sinclair (Queens, I.P.-E.),
Snowball,
Speakman,
Spencer,
Steedsman,
Stewart (L'hon. Ch.),
Stewart (Humboldt),
Stork,
Tobin,
Wallace,
Walsh,
Warner,
Woods—139.

ONT PAIRE:

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

EN PERMANENCE

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Power,	Mewburn,
Kyte,	Boys,
Kay,	Wilson,
Malcolm,	Duncan,
German,	Chaplin,
Marcil (Bonaventure),	Stewart (Ham.),
Lavigueur,	Sheard,
Archambault,	Guthrie,
Bureau,	Drayton,
Bourassa,	Bristol,
Gouin,	Stewart (Leeds),
Derochers,	Baxter,
Gendron,	Garland (Carleton),
Gervais,	Black (Yukon),
Euler,	Hubbs,
Baldwin,	Ryckman,

TEMPORAIREMENT

MM.	MM.
Putnam,	Ross (Kingston),
Vien,	Anderson,
Delisle,	Maclean (York),
Healy,	Church,
Crerar,	McCrea,
Hodgins,	Kellner,
McConica,	Arthurs.

M. VIEN: J'ai pairé avec l'honorable député de Halton. Si j'eus voté, j'eus voté contre l'amendement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Douanes et de l'Accise. J'eus voté, sans cela, en faveur de l'amendement.

M. MALCOLM: J'ai pairé avec l'honorable député de Grey-Nord; si j'eus voté, c'eut été contre l'amendement.

La motion principale de M. Low (ministre du Commerce), mise aux vois, est adoptée:

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Bancroft,	Cardin,
Beaubien,	Carmichael,
Béland,	Carroll,
Benoît,	Carruthers,
Binette,	Casgrain,
Bird,	Chevrier,
Black (Huron),	Chisholm,
Boivin,	Clifford,
Bouchard,	Copp,
Boucher,	Davies,
Brethen,	Déchêne,
Brown,	Denis (Joliette),
Cahill,	Denis (Saint-Denis),
Cannon,	Desaulniers,
Descoteaux,	McMaster,
Deslauriers,	McTaggart,
Drummond,	Marcile (Bagot),
Ethier,	Marler,
Fafard,	Martell,
Findlay,	Mercier,
Finn,	Michaud,
Fiset (sir Eugène),	Millar,
Fontaine,	Milne,
Forke,	Morin,
Forrester,	Motherwell,
Fortier,	Munro,
Fournier,	Murdock,
Garland (Bow-River),	Neill,
Good,	Ouimet,
Gordon,	Papineau,
Gould,	Parent,
Graham,	Pelletier,
Hammell,	Pouliot,
Hanna,	Prevost,
Hatfield,	Pritchard,
Hoey,	Rankin,
Hopkins,	Raymond,
Hudson,	Reed,
Hughes,	Rhéaume,
Humphrey,	Rinfret,
Hunt,	Robb,
Hushion	Roberge,
Jelliff,	Robichaud,
Johnston,	Robinson,
Kelly,	Robitaille,
Kennedy (Port-Arthur et Kenora),	Ross (Simcoe),
	St-Père,
King (Huron),	Sales,
King (Kootenay),	Savard,
King, Mackenzie (York),	Séguin,
Knox,	Sexsmith,
Laflamme,	Shaw,
Lanctôt.	Sinclair (Oxford),
Lapierre,	Sinclair (Queens) (I.P.-E.),
Lapointe,	Snowball,
Lewis,	Speakman,
Logan,	Spencer,
Lovett,	Steedsman,
Lovie,	Stewart,
Low,	Stewart (Humboldt),
Lucas,	Stork,
Macdonald (Pictou),	Tobin,
Mackinnon,	Wallace,
MacLean (Prince) (I.P.-E.),	Walsh,
McGiverin,	Ward,
McIsaac,	Warner,
McKay,	Woods.—133.

ONT VOTE CONTRE:

Mlle Macphail.

MM.	MM.
Black (Halifax),	MacLaren,
Bowen,	McBride,
Campbell,	McKillop,
Charters,	McQuarrie,
Clark,	Manion,
Coote,	Maybee,
Doucet,	Meighen,
Elliott (Dundas),	Preston,
Evans,	Simpson,
Gardiner,	Spence,
Grimmer,	Stansell,
Hanson,	Stevens,
Harris,	Stirling,
Hocken,	Sutherland,
Irvine,	Thompson,
Jones,	Tolmie,
Kennedy (Edmonton),	White,
Ladner,	Woodsworth—38.
LeSueur,	

ONT PAIRE:

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

LA CONVENTION PETERSEN

EN PERMANENCE

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Power,	Mewburn,
Kyte,	Boys,
Kay,	Wilson,
Malcolm,	Duncan,
German,	Chaplin,
Marcil (Bonaventure),	Stewart (Hamilton),
Lavigueur,	Sheard,
Archambault,	Guthrie,
Bureau,	Drayton,
Bourassa,	Bristol,
Gouin,	Stewart (Leeds),
Derochers,	Baxter,
Gendron,	Garland (Carleton),
Gervais,	Black (Yukon),
Euler,	Hubbs,
Baldwin,	Ryckman.

TEMPORAIREMENT

MM.	MM.
Putnam,	Ross (Kingston),
Vien,	Anderson,
Delisle,	Maclean (York),
Healy,	Church,
Crerar,	McCrea,
Hodgins,	Kellner,
McConica,	Arthurs.

M. VIEN: J'ai pairé avec l'honorable député de Halton (M. Anderson). Si j'avais voté, j'aurais voté pour la motion.

M. BOYS: J'ai pairé avec l'honorable député du Cap-Breton Sud (M. Kyte). Si j'a- j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

M. MALCOLM: J'ai pairé avec l'honorable député de Grey-Nord (M. Duncan). Si javais voté, j'aurais voté pour la motion.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Douanes et de l'Accise (l'hon. M. Bureau). Si j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

M. McCONICA: J'ai pairé avec l'honorable député de Parry Sound (M. Arthurs). Si j'avais voté, j'aurais voté pour la motion.

La Chambre se forme ensuite en comité pour l'examen de la résolution.

Le très hon. MACKENZIE KING: Comme j'ai donné à entendre au cours de la discussion que dès que la résolution serait renvoyée au comité général, c'était mon intention de proposer que le comité fasse repport sur l'état de la question et demande la permission de séger de nouveau pour me permettre de soumettre la résolution à un comité spécial, je propose que le comité lève la séance, fasse rapport sur l'état de la question et demande la permission de siéger de nouveau.

[M. Malcolm.]

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

M. l'ORATEUR: A quand l'examen en comité?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je propose que le comité ne siège pas de nouveau, mais que la question soit renvoyée à un comité spécial.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposion): Je soutiens que la motion n'est pas régulière. D'abord, ce n'est pas une motion de fond, et comme aucun avis n'a été donné, elle est irrégulière ne fut-ce que pour ce motif. Voilà à propos de quoi j'invoque l'application du règlement.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): Je vous renvoie, monsieur l'Orateur, au passage suivant de Bourinot, page 527:

S'il arrive qu'un comité général a fait rapport de l'état de la question, on peut proposer, immédiatement avant de fixer une date ultérieure pour l'examen en comité, que le projet de loi soit renvoyé à un comité permanent ou à un autre comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: On dépose fréquemment une motion sur-le-champ, mais il faut donner avis de la motion. N'importe quelle motion peut être régulière, mais elle est régie par les règles ordinaires des débats.

M. l'ORATEUR: Je connaissais cette opinion de Bourinot:

S'il arrive qu'un comité général a fait rapport de l'état de la question, on peut proposer, immédiatement avant de fixer une date ultérieure pour l'examen en comité, que le projet de loi soit renvoyé à un comité permanent ou à un autre comité.

On allègue qu'il aurait fallu donner un avis de motion. Dans les Procès-Verbaux de la Chambre, à la date du 7 mai, 1901, je trouve ce qui suit:

L'ordre du jour appelle la reprise du débat ajourné sur la motion proposée vendredi dernier, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 88) constituant en corporation l'association des infirmières canadiennes.

Et la question étant posée, la Chambre reprend ledit débat ajourné.

Et la question de concours étant mise sur ladite motion, elle est résolue, affirmativement.

La Chambre, en conséquence, se forme en comité général pour délibérer sur ledit bill, et après avoir siégé quelque temps, M. l'Orateur reprend le fauteuil et M. Macdonald fait rapport que le comité a fait quelque progrès.

Sur la proposition de M. Clark, appuyé par M. Bell (Pictou), il est ordonné que le projet de loi tendant à autoriser la société canadienne des infirmières soit renvoyée au comité permanent de la législation privée pour un supplément d'examen.

Aucun avis préalable de cette proposition n'avait été donné et je crois fermement que l'article 40 de notre règlement ne s'applique pas au cas actuel, vu surtout que la procédure engagée est la suite logique de la motion principale en délibération. Si à toutes les phases

d'une délibération, il fallait donner l'avis exigé, les procédures s'allongeraient indéfiniment. Je décide donc que l'avis n'est pas nécessaire dans le cas actuel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désire vous faire remarquer, monsieur l'Orateur, que dans le cas invoqué la question de l'avis n'a pas été soulevée et que du reste il s'agissait d'un projet de loi. Le Gouvernement sait que nous n'avons pas pour habitude de prévenir par un avis les membres de la représentation; il affectionne d'autres méthodes de procédure. Quoi qu'il en soit, je remarque qu'il n'existe aucun précédent pour le renvoi à un comité spécial.

M. CANNON: Est-ce que votre décision, monsieur l'Orateur, va être l'objet d'un débat?

Plusieurs MEMBRES: A l'ordre, à l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je prenais la parole pour une autre question de règlement. Je soutiens qu'il n'existe pas de précédent pour le renvoi d'une résolution à l'examen d'un comité d'étude.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas bien saisi le point de règlement soulevé par l'honorable membre.

Le très hon. M. MEIGHEN: En premier lieu, je prétends que dans le cas rapporté il y a certaines distinctions à faire. Il s'agissait d'un bill et le règlement n'a pas été mis en cause comme exigeant un avis préalable. Deuxièmement, je prétends que cette résolution vise un objet précis, qu'elle doit suivre une certaine marche et que cette marche est prévue par nos règlements parlementaires depuis un grand nombre d'années, c'est-à-dire qu'elle devrait être renvoyée devant le comité général. Tel est le sujet de mon rappel au règlement. Je n'ai jamais eu connaissance qu'une résolution comme celle-ci ait fait l'objet d'un renvoi à un comité spécial. J'ajoute qu'une telle résolution ne peut pas être renvoyée à un comité spécial.

M. l'ORATEUR: En ce qui concerne la distinction faite entre une résolution et un projet de loi, je tiens que le projet de loi est l'émanation même de la résolution. Une loi de finances, ou un bill relatif au commerce, est toujours fondée sur une résolution. Sur le point suivant, je n'ai pas d'auteurs sous la main; mais je me souviens nettement qu'en plusieurs circonstances des résolutions ont été renvoyées à un comité spécial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas émis la prétention contraire, monsieur l'Orateur. Je ne dis point qu'en aucun cas une résolution ne peut pas être renvoyée à un comité spécial; mais je soutiens que cette procédure ne peut être adoptée pour une résolution du caractère de celle-ci et qui vise un objet particulier. Il arrive qu'une résolution proposée par un membre de la Chambre soit renvoyée à l'étude d'un comité spécial, mais cette résolution a un objet différent; sa délibération doit se faire suivant une procédure, toujours la même devant la Chambre.

M. l'ORATEUR: Suivant moi, l'opinion de Bourinot en cette matière est indiscutable. Bourinot déclare que lorsque le comité général a fait rapport et avant qu'il ait fixé un jour pour la reprise de la discussion sur un bill—ou sur une résolution—on peut proposer le renvoi de cet objet au comité permanent ou à tout autre comité. Je crois pouvoir maintenir ma première décision.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant de passer aux avis...

Le très hon. MACKENZIE KING: La motion n'est pas sujette à débat. Notre très honorable collègue a pris une très grande part du temps de la Chambre et j'estime, monsieur l'Orateur, qu'il est temps de décider la question.

M. l'ORATEUR: Notre très honorable collègue discutait le rappel au règlement, comme c'est son droit. C'est un fait que la motion elle-même n'admet aucun débat, d'après l'article 17, paragraphe *a*, du règlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je tiens à remercier le chef du Gouvernement et tous ses collègues pour la grande amabilité qu'ils nous ont témoignée au cours de cette séance. Mais je ne voudrais pas que le fait de m'abstenir d'en appeler à la Chambre de la décision rendue fût considéré comme un acquiescement de ma part. En l'absence de tout précédent, le renvoi à un comité spécial d'une résolution de cette nature est une décision assez grave.

M. l'ORATEUR: J'ai tranché la question en toute sincérité et je ne songerais pas à m'offenser d'un appel au sentiment de la Chambre. Le règlement permet toujours d'en appeler d'une décision de l'Orateur.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est la seule procédure permise.

L'hon. M. STEVENS: Puis-je poser une question? Est-ce que dans votre opinion, monsieur l'Orateur, la résolution votée constitue un ordre de renvoi au comité spécial?

M. l'ORATEUR: La motion s'explique d'elle-même. Il est proposé que le comité ne siège pas de nouveau, mais que la résolution soit renvoyée à un comité spécial. A mon

sens, la résolution adoptée est par conséquent renvoyée au comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je regrette de prendre de nouveau la parole. J'ai compris que la motion contenait la clause "que le comité ne siège pas de nouveau". Je prétends que cette clause exprime encore plus clairement que le comité devrait de nouveau discuter la résolution.

M. l'ORATEUR: Le comité spécial devra faire rapport à la Chambre et son rapport sera débattu à la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Devant la Chambre?

M. l'ORATEUR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce que je veux démontrer c'est que, en vertu du règlement, cette résolution doit passer de nouveau par le comité général. La motion demande le contraire et pour la simple raison que cette motion est contraire au règlement, elle déroge aux règles de la Chambre.

L'hon. M. GRAHAM: Voici ce que je demande à mon honorable ami de saisir. Il y arrivera s'il y pense. Il est impossible qu'une résolution se trouve devant deux comités à la fois. Nous avons résolu d'envoyer cette résolution à un comité spécial et ce comité soumettra son rapport.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à une heure vingt minutes, samedi matin.

LUNDI, le 23 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AU MODE D'ETABLISSEMENT ET DE PERCEPTION DE CERTAINS IMPOTS

M. GOOD: Je désire savoir s'il m'est permis d'aborder maintenant la motion que j'ai présentée vendredi dernier relativement à une enquête sur certaines questions par le comité des comptes publics. Cette motion fut réservée à la demande de l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb).

Le très hon. MACKENZIE KING: Poursuivez.

L'hon. M. MACDONALD: Quel est le texte de cette motion?

M. GOOD: Je désire proposer:

Que la Chambre informe le comité des comptes publics qu'il est autorisé à enquêter sur le mode d'établissement et de perception de l'impôt sur les bénéfices

[M. l'Orateur.]

industriels et sur les revenus, particulièrement en ce qui regarde les grosses entreprises.

Il s'agit simplement de renouveler cette année l'instruction que le comité avait reçue l'an dernier alors que, n'ayant pu obtenir quorum, ce comité n'a pas accompli le travail qu'on lui avait assigné.

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je ne veux pas retarder inutilement la présentation de la motion de mon honorable ami ni l'expression de l'opinion de la Chambre à ce sujet, mais je crois devoir exposer certaines considérations devant la Chambre; ces considérations sont aussi données à titre de renseignement pour le comité des comptes publics devant lequel, je suppose, mon honorable ami portera les questions qui doivent faire le sujet de l'enquête. J'étais membre de cette Chambre à l'époque de l'imposition de la taxe sur les bénéfices industriels et de l'impôt sur le revenu. Ces deux impôts sont, je crois, basés sur la législation de la Chambre anglaise, et c'était le désir des représentants du peuple au Parlement de suivre autant que possible la coutume anglaise.

D'après mes souvenirs—et j'en appelle au jugement des honorables députés qui étaient alors en Chambre—le Parlement a pris alors la décision unanime qu'on garderait le secret, que le Gouvernement devrait traiter comme tels les rapports confidentiels qu'il recevrait soit de maisons de commerce soit de particuliers. Pour l'information de la Chambre et du comité des comptes publics, je tiens particulièrement à attirer leur attention sur l'article 14 de la loi des profits de guerre, chapitre 11 des Statuts de 1916, et d'après mes souvenirs on retrouvera le même article dans la loi de l'impôt sur le revenu:

Nulle personne employée au service de Sa Majesté ne doit communiquer ou permettre de communiquer à une personne quelconque n'y ayant pas légalement droit, aucun renseignement obtenu sous le régime des dispositions de la présente loi, ni permettre à aucune pareille personne de voir quelque déclaration écrite fournie sous le régime des dispositions de la présente loi ni d'y avoir accès. Toute personne contrevenant à quelqu'une des dispositions du présent article est passible, sur déclaration de culpabilité par voie sommaire, d'une amende n'excédant pas deux cents dollars.

Je ne combattrai pas la résolution de mon honorable ami. La Chambre n'est pas la même et le comité des comptes publics se compose de députés représentant toutes les parties du Canada; c'est au comité des comptes publics qu'il appartient de décider jusqu'où il doit aller, en se fondant sur le texte même de loi formulé par le Parlement. Je tiens à proclamer qu'en tant qu'il s'agit de ce Gouvernement, nous nous sommes efforcés d'appliquer le principe consacré par la loi et d'observer le secret dans la mesure du pos-

sible relativement à ces rapports. J'ai eu l'honneur de présider le département qui fait exécuter ces lois, et bien que personnellement j'eusse le droit de m'enquérir de ces choses, étant donné que le ministre des Finances est un fonctionnaire du département, je n'ai jamais cherché à fureter dans les affaires des maisons de commerce ou particuliers de qui émanaient ces déclarations.

M. GOOD: Puis-je demander au ministre s'il ne se rappelle pas que nous avons discuté cette question assez à fond l'an dernier. La résolution telle qu'elle est formulée n'implique pas nécessairement que l'on va examiner les papiers des individus.

(La motion est adoptée.)

RAPPORT DU Dr TORY CONCERNANT LE CREDIT AGRICOLE

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) voudra-t-il me dire s'il a reçu le rapport du Dr Tory, et s'il l'a reçu, quand il le déposera?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je ne l'ai pas encore reçu, mais je m'attends à le recevoir mardi de cette semaine. Le Dr Tory a été fort occupé ces jours-ci, ayant assisté aux séances du Conseil des recherches industrielles, mais je crois comprendre qu'il est en train de rédiger son rapport et je compte le recevoir sous peu.

DEBOURSES ET ENGAGEMENTS

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'exposé budgétaire sera déposé demain, je crois comprendre. Le feuilleton du jour contient une question en mon nom, à laquelle une réponse fournirait à la Chambre des renseignements qu'elle serait heureuse d'avoir, je crois, en étudiant le budget. Il s'agit des dépenses de premier établissement non encore payées pour l'année financière courante, et du total des engagements à rencontrer.

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): J'attirerai sur ce point l'attention du sous-ministre des Finances. Je ne suis pas sûr que nous ayons ces renseignements en notre possession au département. Ils se rapportent aux divers départements du Gouvernement, n'est-ce pas?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui. En d'autres termes, les créances, les engagements, et ainsi de suite, du pays.

L'hon. M. ROBB: Je m'efforcerai de me procurer les renseignements pour mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je voudrais connaître les dépenses courantes comme celles de premier établissement.

IMMIGRATION PROJETEE DE MAIN-D'ŒUVRE

M. IRVINE: Je désirerais poser une question au Gouvernement à propos d'une courte dépêche publiée dans le *Lethbridge Herald* du 17 mars. Je vais la lire:

L'Utah-Idaho Sugar Company a commandé trente wagons de ciment d'Exshaw, un million de briques de Redcliff, quatre-vingt-dix tonnes de chaux des chaufours Summit à Crownsnest. Elle a commandé cinq wagons de bois de construction et une grande quantité de quincaillerie. Pour fournir aux producteurs de betteraves la main-d'œuvre dont ils ont besoin, la compagnie a demandé au service de colonisation du Pacifique-Canadien d'amener vingt-cinq familles russo-allemandes.

L'Association des producteurs de betteraves fera venir un nombre limité d'ouvriers japonais choisis, on parle aussi d'importer une colonie de montagnards écossais. La compagnie a décidé de faire affaires au Canada en vertu d'une loi du Dominion.

Cette compagnie a-t-elle été constituée en vertu d'une loi fédérale? Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention de tenter de l'empêcher de faire venir des travailleurs étrangers, tant que tous les ouvriers canadiens sans emploi n'auront pas été employés?

L'hon. J. A. ROBB (ministre de l'Immigration): La question de mon honorable ami nécessite une réponse élaborée. Il me faudra d'abord demander au département du secrétaire d'Etat si la compagnie est constituée en vertu de la loi fédérale; mon honorable ami aurait pu lui-même obtenir cette information. J'ai toujours considéré le *Lethbridge Herald* comme un journal de bonne foi.

M. WOODSWORTH: Je désire savoir si, en général, le Gouvernement permet qu'on fasse venir un grand nombre de travailleurs étrangers sans protester ou sans tenir compte du grand nombre de chômeurs que l'on trouve maintenant au pays. Il me semble que nous avons le droit d'être renseignés sur ce point.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami ferait mieux de consigner sa question au Feuilleton de la manière ordinaire, et nous nous en occuperons.

L'hon. M. LAPOINTE: Si cette question était posée de la manière ordinaire, elle serait déclarée contraire au règlement, car elle contient un exposé de faits.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

LE TRAFIC-MARCHANDISES PRODUCTIF DU RESEAU NATIONAL

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quelles ont été les recettes et dépenses moyennes du trafic-marchandises productif par tonne-mille de marchandises dans chacune des années 1923 et 1924, dans les différentes régions desservies par le National-Canadien et les compagnies affiliées à ce réseau?

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

DIVISIONS

	Atlantique 1924-1923	Centrale 1924-1923	Grand-Tronc Ouest 1924-1923	Ouest 1924-1923	Réseau 1924-1923
Recettes provenant du tarif par tonne-mille de marchandises..(c.)	1.080—1.093	1.152—1.150	1.307—1.377	.771—.718	1.010— .999
Recettes totales	1.111—1.129	1.191—1.192	1.365—1.440	.784—.733	1.040—1.032
Dépenses par tonne-mille de trafic productif	1.285—1.402	.922— .941	1.045—1.000	.711—.703	.875— .884

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quelles ont été les recettes et dépenses moyennes du trafic-marchandises productif par train-mille dans chacune des années 1923 et 1924, dans les différentes régions desservies par le National-Canadien et les compagnies qui lui sont affiliées?

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

DIVISIONS

	Atlantique 1924-1923	Centrale 1924-1923	Grand-Tronc Ouest 1924-1923	Ouest 1924-1923	Réseau 1924-1923
Recettes moyennes par train-mille de marchandises..(dollars)	3.86—3.90	5.96—5.92	7.52—7.52	4.52—4.01	5.39—5.18
Dépenses moyennes (dito)	4.46—4.84	4.61—4.67	5.75—5.22	4.09—3.85	4.53—4.44

LES SOUS-MINISTRES

M. DOUCET demande:

Eu égard aux questions auxquelles le ministre a répondu (page 539 des débats anglais): "Combien y a-t-il actuellement de sous-ministres et quels sont leurs noms et appointements?"

Parmi les sous-ministres nommés en est-il qui reçoivent du trésor public des rémunérations autres que celles indiquées dans la réponse du Gouvernement à cette question, et dans l'affirmative, quelle est la somme totale que chacun de ces sous-ministres reçoit chaque année?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Non.

EDIFICES DU GOUVERNEMENT A VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Quelles assurances sont inscrites quant aux édifices du Gouvernement à Vancouver (a) au nom du gouvernement fédéral, (b) au nom de la commission du port, (c) au nom de la commission des grains?
2. Quelles primes totales a-t-on payées sur ces assurances dans chacune des années 1922, 1923 et 1924?
3. A qui ces assurances ont-elles été données, et quels étaient les agents des compagnies d'assurance?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Il nous faut attendre ces renseignements de Vancouver. On ne pourra donc pas répondre à cette question avant quelque temps. Les mêmes remarques s'appliquent à la question n° 8.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Les questions 7 et 8 sont réservées.

WAGONS VIDES DU NATIONAL-CANADIEN

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Combien de wagons fermés ont circulé à vide dans la région centrale desservie par le National-Canadien dans chacune des années 1923 et 1924, en vue du transport du grain des prairies?
2. Combien à peu près ce mouvement a-t-il coûté?
3. Le mouvement des wagons vides à ces fins dans la région centrale est-il imputé sur les dépenses de cette région?
4. Quelle proportion du grain transporté par voie ferrée vers l'est s'est arrêté à la tête des lacs dans chacune des années susdites?
5. Les recettes de ce transport jusqu'aux lacs sont-elles portées au compte de la division ouest?

[L'hon. M. Lapointe.]

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

1. 1923, 16,344; 1924, 10,963.
2. Ces wagons ont circulé dans le cours ordinaire des exigences du trafic et l'on n'a pas pris note des frais de ces déplacements.
3. Oui.
4. 1924, 95.49; 1923, 94.54.
5. Oui.

LA LOI DE FAILLITE

M. SPENCER demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de soumettre au cours de la session actuelle une mesure législative relative aux amendements que le comité de la banque et du commerce recommandait d'apporter à la loi de faillite, à la fin de la dernière session?
2. Dans l'affirmative, quand cette mesure doit-elle être soumise?

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

1. Cette question retient, actuellement, l'attention du Gouvernement.
2. Répondu sous le n° 1.

LA MARINE DE L'ETAT ET LE CHARBON AMERICAIN

M. CLARK demande:

1. Combien de tonnes de houille américaine a-t-on transportées des ports américains aux ports de l'est

canadien sur les vapeurs de la Marine marchande du gouvernement canadien, dans les années civiles 1922, 1923 et 1924?

2. Quelle était la proportion de houille anthracite et de houille bitumineuse dans ces transports?

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

1. 1922, Néant; 1923, 2,235 tonnes; 1924, 2,249 tonnes.

2. Houille bitumineuse exclusivement.

LE JUGE CODERRE

M. BENOIT demande:

1. Le département de la Justice sait-il que le juge Coderre a siégé pendant quelques mois comme commissaire enquêteur dans l'affaire de la police de Montréal?

2. Le ministre de la Justice avait-il autorisé le juge à donner son temps à cette enquête?

3. Le département de la Justice sait-il que ledit juge a envoyé à la cité de Montréal un compte de plus de $8,000 pour ses services?

4. Cedit juge a-t-il touché ses émoluments pendant le temps qu'il a consacré à l'enquête?

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

1. Pas officiellement.

2. Non.

3. Non.

4. Oui.

LA TRAVERSE CROSS-POINT-CAMPBELLTON

M. JONES demande:

1. A-t-on communiqué avec le département lorsqu'est expiré le contrat du traversier de Cross-Point à Campbellton?

2. Dans l'affirmative, qui, et quelle offre a été faite?

3. A-t-on représenté au département qu'il serait dans l'intérêt des gens des deux rives de demander des soumissions pour ce contrat?

4. Dans l'affirmative, qui a fait les représentations et quelles étaient-elles?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

1, 2, 3 et 4. Le détenteur de la licence pour la traverse Cross-Point à Campbellton ayant fait des dépenses considérables pour mettre son navire en état de donner un service plus efficace a demandé un renouvellement de cette licence, qui expire le 30 avril 1925. Ce renouvellement lui fut accordé pour cinq ans à partir du 1er mai 1925, après une enquête sérieuse du département et avec l'approbation des municipalités intéressées. Au cours de l'été de 1924, alors qu'on discutait cette question, MM. Robert L. Sinclair, G. B. Harper, A. A. Andrew et le capitaine Frank J. Allard ont insisté pour que le renouvellement fut accordé sur soumissions, mais on n'a pas trouvé de raison suffisante pour justifier cette demande.

LES VOYAGES DES FONCTIONNAIRES

1. Lorsque des billets de voyages gratuits sont fournis aux fonctionnaires du Gouvernement selon la loi, le département dont les fonctionnaires reçoivent ces billets s'en fait-il imposer le prix, et la somme est-elle créditée au National-Canadien si le voyage est fait sur ce chemin de fer?

2. Sinon, comment règle-t-on l'affaire?

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

1. Quand un fonctionnaire de l'Etat voyage gratuitement, selon la loi, le National-Canadien ne réclame rien au département dont relève ce fonctionnaire, et on ne le crédite pas au chemin de fer.

2. Répondu sous le n° 1.

CHAMP DE TIR A LEGER'S CORNER

M. DOUCET demande:

1. Le département de la Milice a-t-il un champ de tir à Leger's Corner, comté de Westmoreland (N.-B.)?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il d'utiliser ce tir l'été prochain ou dans l'avenir?

3. Le département de la Milice ou le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes venant des habitants de la localité, s'opposant à l'usage de ce champ de tir parce qu'il est dangereux pour les voisins?

4. Dans l'affirmative, quelle mesure le Gouvernement a-t-il prise pour faire disparaître ce danger?

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale):

1. Oui.

2. Oui.

3. Oui, au printemps de 1923.

4. Après enquête on a découvert qu'il n'y avait pas de danger pour la population du voisinage.

EDIFICES PUBLICS DE RICHIBOUCTOU

M. DOUCET demande:

1. A-t-on demandé des soumissions pour les réparations et améliorations aux édifices publics de Richibouctou, comté de Kent (N.-B.)?

2. Dans l'affirmative, quelles soumissions a-t-on reçues et quel était le prix de chacune?

3. Qui a fait les réparations, et à quel prix?

4. L'ingénieur du district a-t-il déclaré que les travaux étaient satisfaisants?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

Exercice financier 1924-1925.

1. Oui.

2. Pour réparations générales à la maçonnerie, Richard J. Daigle, $250; pour réparations légères et peinturage à l'intérieur, Jean Blanchard, $580; Charles Lovelock, $550; H. C. Cameron, $498.

3. Réparations générales, Richard J. Daigle, $250; réparations légères et peinturage à l'intérieur, H. C. Cameron, $498.

4. Oui, l'ingénieur du district les a déclarés satisfaisants.

EDIFICE PUBLIC DE HARTLAND

M. JONES demande:

1. A-t-on installé des lumières électriques dans l'édifice fédéral de Hartland, comté de Carleton (N.-B.)?

2. Dans l'affirmative, sur quelle recommendation?

3. John W. Adams a-t-il démissionné ou a-t-il été destitué comme gardien de cet édifice?

4. Dans le dernier cas, pourquoi l'a-t-on destitué?

5. Qui a-t-on nommé pour le remplacer et sur quelle recommandation?

6. Quels sont les noms et occupations des postulants à cet emploi?

7. Lesquels, parmi les postulants, étaient d'anciens soldats?

8. Le candidat nommé était-il un ancien soldat, et dans le cas contraire, pourquoi n'a-t-on pas nommé un ancien soldat?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Sur la recommandation de l'ingénieur du district et du maire de Hartland.

3. Il a été destitué.

4. Pour incompétence.

5. On ne lui a pas encore nommé de remplaçant.

6. William Fraser, journalier; Lewis E. McFarlane, charpentier; John A. Drake, commis; Geo. Movers, pas d'occupation indiquée; E. A. Britton, ouvrier en ciment; John F. Murdock, prévôt; W. E. Price, valet de ferme.

7. William Fraser, E. A. Britton, W. E. Price.

8. Répondu sous le n° 5.

FRAIS DE DEPLACEMENT DE FONCTIONNAIRES

M. HARRIS demande:

1. Pourquoi a-t-on payé des frais de déplacement à A. H. Brown, W. H. Casselman, R. S. Glass, W. Kearns, J. W. Reid et J. N. Tribble, comme l'indique le rapport de l'auditeur général, page BB-7?

2. Ces fonctionnaires sont-ils tenus de faire des voyages d'inspection?

3. Quels rapports a-t-on reçus de ces fonctionnaires?

4. Le Gouvernement les déposera-t-il en Chambre?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1. Pour leur permettre de s'enquérir des méthodes de comptabilité touchant le revenu et la dépense aux bureaux visités et faire un essai de vérification des comptes au sujet du matériel.

2. Oui.

3. Ils ont fait rapport à l'auditeur général intérimaire dans chaque cas.

4. Nous déposerons les rapports, si on le demande.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

L'ARMEE CANADIENNE PERMANENTE

Par M. LANCTOT:

1. Quel est actuellement le nombre des officiers des troupes permanentes qui sont qualifiés pour un grade supérieur au leur, et qui attendent une promotion comme suit: (a) lieutenants au grade de capitaine; (b) capitaine au grade de major; (c) majors au grade de lieutenant-colonel; (d) lieutenants-colonels au grade de colonel; (e) colonels au commandement d'un district militaire?

[M. Jones.]

2. Qu'est-ce que le ministre de la Défense nationale se propose de faire des généraux et autres officiers qui sont en service depuis des années et arrêtent ainsi les promotions à l'état-major et dans ses troupes permanentes?

Par M. LANCTOT:

1. Quel est actuellement l'effectif de l'armée canadienne permanente?

2. Quel est actuellement le nombre des officiers d'état-major et de l'armée permanente qui ont les grades (a) de colonels, et (b) lieutenants-colonels commissionnés et brevetés, temporaires, brevetés?

3. Quelles sont les fonctions et la solde des généraux suivants qui sont encore en service: les généraux Macbrien, Ashton, Panet, Macdonell, King, Elmsley, McNaughton, Thacker, Bell, Ross, Ormond, Ketchen, Armstrong et Landry?

4. Quel est le nom de chacun des généraux susdits dont la durée ou la prolongation de service se terminera au cours de l'année entre le 1er avril 1925 et le 31 mars 1926?

5. Le département de la Défense accorde-t-il un congé payé de six mois avec allocations aux officiers, avant leur retraite?

6. Dans l'affirmative, le ministre de la Défense nationale se propose-t-il d'avertir par l'intermédiaire de l'adjudant général chacun de ces généraux, six mois avant l'expiration de leur commandement, qu'il sera mis à la retraite pour permettre à d'autres officiers d'être promus?

ZONE MINERALE DU PAS ET CONCESSIONS AURIFERES

Par M. BIRD:

Relevé du revenu total des concessions aurifères dans la région appelée Zone minérale du Pas, pour les années 1922, 1923 et 1924; du revenu des mêmes années venant des sources suivantes: droits d'inscription, au lieu du travail d'exploitation, renouvellements, arpentage, loyer, redevances; aussi, du total des sommes dépensées par le département des Mines au cours des années susdites pour le progrès et l'administration de cette région.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Nous éprouverions un peu de difficultés à indiquer les dépenses d'administration pour cette région déterminée, mais nous donnerons les chiffres les plus exacts qu'il nous sera possible. Nous sommes en mesure de fournir les autres renseignements.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION POUR UNE ENQUETE DU COMITE DE LA BANQUE ET DU COMMERCE DANS LE FONCTIONNEMENT DU CREDIT PUBLIC

M. GOOD propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le comité de la banque et du commerce soit prié de continuer, au cours de la présente session, conformément à la recommandation qu'il faisait pendant la session de 1923, son enquête sur le principe, la fonction et la réglementation du crédit financier, et sur la relation du crédit avec le commerce et avec l'industrie, en vue de conseiller la Chambre sur l'opportunité d'apporter des changements fondamentaux dans le système financier actuel.

—Je sollicite quelques moments d'attention de la part du ministre intérimaire des Finances.

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je porte toujours beaucoup d'intérêt aux observations de notre collègue.

M. GOOD: Le 9 de mars 1923 la Chambre votait un ordre ainsi conçu:

Conformément aux propositions contenues dans le 2e rapport du comité permanent des banques et du commerce ledit comité aura le pouvoir de faire une enquête relative au principe, à la fonction et à la réglementation du crédit financier, et à la relation du crédit avec les questions industrielles.

En exécution de cet ordre le comité entendit longuement plusieurs experts dans ces questions: MM. Bevington et East, de l'Alberta; sir Frederick Williams-Taylor, de Montréal; sir John Aird, de Toronto; le major Douglas, d'Angleterre; sir Edmund Walker, de Toronto; le professeur Adam Shortt, d'Ottawa; le professeur Swanson, de l'université de la Saskatchewan; le professeur Irving Fisher, de l'université de Yale; M. Tom Moore, président du congrès ouvrier, et M. H. T. Ross, secrétaire de l'association des banquiers canadiens.

A la suite du témoignage rendu par ces messieurs le comité se mit en frais, non pas d'étudier les dépositions, mais de réviser la loi des banques; cette revision occupa le reste de la session. A la dernière séance du comité celui-ci adopta les conclusions suivantes; ce fut son 8e rapport:

Votre comité, pour se conformer à l'ordre de la Chambre du 9 mars 1923, a étudié la question de faire une enquête relative au principe, à la fonction et à la réglementation du crédit financier et à la relation du crédit avec les questions industrielles. A ce sujet, le comité a tenu plusieurs séances et entendu les témoins suivants: MM. Bevington, Douglas, Fisher et autres, mais n'a pas pu achever son enquête dans la question qui fait l'objet de l'ordre de renvoi.

Votre comité vous propose particulièrement d'ordonner un nouveau renvoi, lors de la prochaine session, des questions faisant l'objet de l'ordre actuel.

Votre comité a l'honneur de déposer un exemplaire imprimé de ses délibérations et tous les documents qui lui ont été soumis et qui ne figurent point dans les délibérations.

Le tout respectueusement soumis.

Ce rapport a été lu devant la Chambre et adopté par elle. Il fallait ressusciter la question l'année dernière pour pouvoir la reprendre. Le député de Calgary-Est (M. Irvine), si je ne me trompe, a fait inscrire au Feuilleton un projet de résolution à cet effet; malheureusement, la chute de la Home Bank a obligé le comité des banques et du commerce à s'occuper de la question et autres connexes qui ont pris tout son temps. De plus, la motion du député de Calgary, ainsi que plusieurs autres, ne purent être abordées faute de temps, parce que le Gouvernement accapara pour ses affaires les jours réservés aux propositions dues à l'initiative parlementaire.

La question ne put donc revenir sur le tapis, l'année dernière. Je demande qu'on donne au comité le pouvoir de terminer l'enquête commencée il y a deux ans. Je ferai remarquer au ministre des Finances et à la Chambre que le comité de la banque et du commerce n'a pas encore tenu de séances et qu'il a bien peu de questions devant lui cette année. Il me paraît donc que les circonstances sont favorables à une reprise de l'enquête inaugurée il y a deux ans. Il n'est pas nécessaire à mon avis de dépenser davantage afin de faire comparaître d'autres témoins. Nous avons déjà dans le rapport une masse de renseignements très utiles qui n'ont jamais été discuté, pas même pendant cinq minutes devant le comité. Il est donc juste et raisonnable que le comité, étant donné qu'il a très peu à faire, reçoive instruction de la Chambre de compléter cette année le rapport qu'il aurait dû faire il y a deux ans. Je ne demande rien de plus que le comité lui-même a recommandé à la fin de la session de 1923. Si le Gouvernement est disposé à accéder à ma requête, je suis prêt, afin d'épargner du temps, à m'abstenir de faire valoir d'autres raisons à l'appui de ma proposition. De plus, je vais suspendre mon argumentation pour demander au ministre intérimaire des Finances (M. Robb) s'il est prêt à accéder à ma demande, vu les renseignements que je lui ai déjà fournis ainsi qu'à la Chambre? Je ne veux pas céder la parole, mais je tiens à savoir de lui s'il ne serait pas juste et raisonnable de sa part de souscrire à ma demande, séance tenante, étant donné les faits que j'ai exposés ici?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Si mon honorable ami consentait à modifier le texte de sa résolution de façon à y inclure la réserve qu'il vient de faire, savoir qu'il ne sera pas nécessaire de convoquer de nouveaux témoins, je serais disposé à l'accepter. A l'exemple de mon honorable ami, toutefois—sans préjudice à mon droit de prendre la parole plus tard,—je ferai observer que s'il réclame la convocation de nouveaux témoins, la présente résolution viendrait peut-être en conflit avec celle de son collègue, l'honorable député de Macleod (M. Coote). De fait, l'honorable député a proposé dernièrement une résolution et prononcé un discours insistant sur l'importance qu'il y a pour le Parlement d'examiner et de scruter avec soin toutes les dépenses publiques avant de les autoriser. Si mon honorable ami veut bien insérer une garantie à cet effet dans sa résolution, savoir que nous n'aurons pas de déboursés à faire pour la convocation de nouveaux témoins, je ne m'opposerai pas à son adoption.

M. GOOD: Je suis très satisfait d'obtenir cette assurance de la part du ministre intérimaire des Finances. Je n'ai pas du tout l'intention de réclamer la convocation de nouveaux témoignages. Pour moi, le comité a déjà par devers lui une surabondance de renseignements et, bien que pour l'instant je ne sache pas au juste de quelle manière nous pourrions modifier la résolution, je serai très heureux de le faire en ce sens. D'autres honorables députés, je le suppose aimeraient à prendre la parole sur la motion; avec le consentement du ministre, je réserverai donc pour la clôture du débat les observations que j'ai encore à faire. Dans l'intervalle, je verrai ce qu'il faut faire pour modifier la résolution en conséquence.

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Mon honorable ami désirerait peut-être laisser la motion en suspens en attendant qu'elle soit modifiée.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: C'est-à-dire qu'elle restera en suspens jusqu'à ce que la prochaine motion soit mise en délibération.

M. GOOD: Pas du tout; si je puis obtenir le consentement de la Chambre, je propose que l'on ajoute les mots suivants au texte de la motion que j'ai lue tout à l'heure:

Pourvu toutefois qu'il ne soit pas convoqué de nouveaux témoins.

L'hon. M. ROBB: "Des témoins de l'extérieur."

M. GOOD: Parfaitement:

Pourvu toutefois qu'il ne soit pas convoqué d'autres témoins de l'extérieur.

La modification concerne les témoins de l'extérieur. On aura le droit de convoquer les fonctionnaires au service d'un département. Est-ce que le ministre intérimaire des Finances approuve cette modification?

L'hon. M. ROBB: Précisément; on ne convoquera pas de nouveaux témoins demeurant ailleurs qu'à Ottawa.

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, voilà à mon avis la formule la plus amusante que l'on puisse donner à une résolution soumise à l'assentiment du Parlement. La proposition manifeste l'acquiescement de la Chambre à ce que le comité de la banque et du commerce continue ses investigations pourvu que l'enquête n'aboutisse pas. La Chambre est parfaitement d'avis que le comité de la banque et du commerce:

...soit prié de continuer au cours de la présente session, conformément à la conclusion de son rapport de la session de 1923, son enquête sur le principe, la fonction et la réglementation du crédit financier, et usr la relation du crédit avec le commerce et avec l'industrie, en vue de conseiller la Chambre sur l'opportunité d'apporter des changements fondamentaux dans le système financier actuel.

. . . pourvu que le comité ne puisse convoquer d'autres témoins que les fonctionnaires de l'Etat. Cette modification est apportée, je le sais, à la demande du ministre intérimaire des Finances, mais l'honorable député doit se rendre compte que la présente résolution devient ainsi ridicule. La Chambre permet la continuation d'une enquête sur une question essentielle et si abstrainte que le nombre de ceux qui la comprennent à fond est assez restreint dans n'importe quel pays et le comité est entravé dès le début de ses délibérations.

On dit aux membres du comité qu'ils ont déjà eu assez d'avis d'experts sur la question et qu'à l'avenir tout ce qu'ils pourront obtenir sera fourni par les fonctionnaires du département. En même temps cette résolution fait supposer que le Dominion a besoin de changements fondamentaux dans son système financier. Il est absurde de la part de la Chambre de laisser entendre cela de même que de confier ces modifications à un comité dont les pouvoirs d'enquête sont limités à des renseignements de quelques fonctionnaires du ministère. N'est-ce pas insensé?

M. GOOD: Mon très honorable ami ne se rappelle-t-il pas que nous avons déjà à notre disposition un grand nombre de témoignages d'experts qui n'ont jamais été examinés, discutés ou dont il n'a jamais été fait rapport?

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. Alors je pense que le comité procéderait d'après son propre jugement. Comment le comité sait-il avant d'avoir étudié ces témoignages s'il en a besoin d'autres et comment la Chambre peut-elle connaître quelque chose quand elle n'a pas entendu un seul mot de l'ancien comité à ce sujet? Si nous nommons un comité relativement à une question aussi importante, nous devons espérer qu'il ne gaspillera par l'argent du trésor. Il n'est guère flatteur pour l'honorable député de Brant (M. Good) et pour les honorables membres du comité que le ministre consente à ce qu'ils fassent des investigations et en dressent un rapport pourvu qu'ils ne dépensent pas un seul sou.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'amendement doit être proposé par un autre honorable député. Il est proposé par M. Hoey, appuyé par M. Lewis, que la résolution soit modifiée par l'addition à la fin des mots suivants:

Pourvu toutefois qu'il ne soit pas convoqué d'autres témoins de l'extérieur.

La résolution ainsi modifiée est-elle adoptée?

M. GOOD: Avant l'adoption de l'amendement j'avouerai en toute franchise que j'eusse préféré de beaucoup que le Gouvernement laissât ceci à la discrétion du comité, mais je veux bien concéder ce point, et si le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) est tracassé par la question de la dépense...

L'hon. M. ROBB: Je le suis.

M. GOOD: ...j'essaierai de procéder.

M. CARROLL: Je pense que mon collègue pourra faire entendre tous les témoins qu'il désire en vertu de l'amendement.

M. GOOD: Je voulais simplement expliquer mon attitude pour l'édification du leader de l'opposition. Je comprends parfaitement ce qu'il dit et je crois que le ministre intérimaire des Finances se fût montré plus courtois envers le comité s'il lui eût donné un peu plus de latitude. D'un autre côté, s'il éprouve quelque anxiété à cet égard, je veux bien faire cette concession et nous essaierons de nous en tirer avec les réserves imposées par l'amendement. J'étais prêt à discuter toute la question devant la Chambre dès aujourd'hui, mais un grand nombre de députés ont des résolutions au Feuilleton et, par considération pour eux, il vaut peut-être mieux que je garde mes commentaires pour le comité maintenant que celui-ci a le loisir de s'occuper de ce sujet. La Chambre se rappelle qu'il y a une semaine on a discuté la question de priver les honorables députés des jours réservés à l'initiative parlementaire et l'on s'est prononcé fortement en faveur de fournir aux membres l'opportunité de débattre leurs résolutions. Pour cette raison, et par égard pour eux, j'ai décidé de ne rien dire de plus aujourd'hui pourvu que la résolution soit adoptée, comme cela me semble probable.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX IMMIGRANTS SANS EMPLOI

M. WOODSWORTH propose un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que si un immigrant est incapable de trouver de l'emploi dans les deux ans qui suivent son arrivée au Canada, le gouvernement fédéral doit alors prendre la pleine responsabilité de son entretien.

Monsieur l'Orateur, on remarquera que cette résolution ne comprend pas la question générale du chômage, mais se restreint plutôt à la responsabilité afférente aux immigrants sans emploi. En réalité, elle ne comporte guère plus qu'une réglementation permettant de contrôler l'efficacité de la politique d'immigration du Gouvernement. Si ce dernier ne fait venir que les étrangers dont le pays a besoin, il n'y aura nullement lieu de faire appel davantage à la responsabilité du Gouvernement. Mais si la politique ministérielle manque de sagesse ou si le Gouvernement a une administration défectueuse, pourquoi les provinces et les municipalités seraient-elles écrasées sous le fardeau qui en résulte? Si on adoptait le principe énoncé dans la présente résolution il s'ensuivrait vraisemblablement, sinon une fusion des départements de l'Immigration et du Travail, des rapports plus étroits entre ces deux départements qui aujourd'hui n'ont aucun contact, apparemment. D'un côté les bulletins du département du Travail établissent que le pays possède un très gros excédent de main-d'œuvre; et de l'autre, le département de l'Immigration n'épargne aucun effort pour attirer d'autres travailleurs au Canada. C'est un proposition bien raisonnable ce me semble, que ces deux ministères se donnent la main; peut-être même serait-ce opportun de les fusionner en un seul département.

Quant à la crise de chômage qui sévit actuellement, il n'est pas besoin d'en parler longuement. Depuis quelques mois le Gouvernement a reçu presque continuellement des députations des villes voisines de la capitale et des résolutions des centres plus éloignés. Jamais l'idée ne m'est venue de présenter à la Chambre cette liasse de résolutions adressées au Gouvernement. Tout le monde reconnaît, je crois, qu'au cours des derniers mois le Gouvernement a reçu des communications, depuis Halifax jusqu'à Sydney, exposant le degré alarmant du chômage.

J'ai dit que la motion intéresse plus directement l'immigrant désœuvré, seulement on ne peut pas perdre de vue la situation générale des sans-travail car si on trouve, là où le travail est tout ce qu'il y a de plus rare, un emploi pour des immigrants il est évident que d'autres en seront privés par le fait même. C'est ce qui a eu lieu, en effet, à mainte reprise à cause des méthodes adoptées par le département de l'Immigration. Des nouveaux venus ont été placés très promptement et le département s'en est fait gloire alors qu'en même temps d'autres travailleurs, plus longtemps au pays, erraient en quête d'emploi.

Il nous souvient à tous que voilà quelques mois fut tenue à Ottawa une conférence sur le chômage, ou plus exactement une conférence nationale au sujet du chômage d'hiver en Canada. Cette conférence, bien que convoquée en vue d'étudier la question du chômage d'hiver, examina la situation générale des sans-travail. Il y assista près de cinquante délégués représentant le gouvernement

central et les provinces, les municipalités, l'association des manufacturiers canadiens, les entreprises canadiennes du bâtiment et de la construction, le Travail, les voies ferrées du Canada et les services de placement de l'Etat canadien. Il fut démontré que le chômage sévissait dans toutes les régions du pays. Les maires et des hommes responsables d'une extrémité à l'autre du pays exposèrent la gravité de la situation dans leurs centres respectifs et finalement la conférence adopta une résolution très importante conçue en ces termes:

La situation actuelle est aggravée par la méthode d'attirer au pays des immigrants qui se concentrent dans nos villes industrielles croyant en vain y trouver un emploi de manœuvre. Il faut agir immédiatement pour rectifier cette anomalie et nous prions instamment les autorités tant fédérales que provinciales de régulariser incessamment ce mouvement d'immigration jusqu'à ce qu'il soit démontré qu'il existe une demande raisonnable de main-d'œuvre et que le pays est en mesure d'absorber les nouveaux venus.

Voilà qui paraît bien raisonnable; mais que faut-il penser de notre programme d'immigration lorsqu'un groupe d'hommes publics responsables lancent à l'univers une résolution déclarant que nous n'avons plus besoin d'immigrants parce que le pays compte déjà un trop grand nombre de sans-travail. Je ne me propose pas de faire lecture de longs extraits de ce rapport; mais je crois que tout honorable député devrait le lire attentivement. Toutefois, les représentants des pays scandinaves ont fait une ou deux assertions fort intéressantes: ils démontrent de façon irrécusable que ces immigrants que nous avons toujours considérés comme appartenant à la meilleure classe trouvent difficilement à se placer une fois arrivés au pays. Voici un des exposés présentés par le maire de Vancouver qui le tenait d'un poste scandinave d'émigration:

Au maire et au Conseil de Vancouver:

Des centaines de Scandinaves sont arrivés ici récemment et nous sommes très heureux de les voir. Mais nous avouons que nous sommes souvent bien peinés de ce que des jeunes gens et des jeunes filles arrivent sans argent, sans emploi, sans amis, et ignorants de la langue du pays. Nous faisons notre possible pour les placer; mais le moyen de trouver un emploi pour des nouveaux venus quand la ville est pleine de sans-travail? Parmi eux nous trouvons nombre d'hommes instruits. Nous trouvons des mécaniciens artisans, des chimistes, des musiciens, qui meurent presque de faim. Et voici ce qu'ils nous disent: Le gouvernement canadien fait de la propagande en Norvège, en Suède et en Danemark où il poste des agents chargés d'encourager l'émigration au Canada du plus grand nombre possible.

Personnellement je ne crois pas que le Gouvernement emploie des agents de la sorte. J'incline plutôt à croire que la faute en est aux compagnies de chemins de fer et de navigation et je pense que ces immigrants devraient être à leur charge après leur arrivée.

En attendant ils sont parmi nous et leur nombre grossit presque tous les jours. Quelqu'un voudrait-il élaborer un projet pour venir en aide à ces braves Scandinaves et leur tendre une main fraternelle dans leur grand besoin?

[M. Woodsworth.]

Une dernière considération. Si ces compagnies continuent en dépit de tout à attirer des gens au Canada nous ferons une contre-propagande dans les publications d'Europe où nous exposerons leur conduite déloyale. Soyez justes avec nous.

Bien à vous,

J. J. PETERSEN,
Agent de service.

Depuis la conférence de l'automne dernier la situation a progressivement empiré.

Je ne suivrai pas l'exemple du premier ministre (M. Mackenzie King) en donnant lecture d'un grand nombre de lettres se rapportant au sujet. Je dirai seulement que de tous côtés on a protesté contre la politique actuelle. On se rappellera la résolution adoptée à Winnipeg, il y a deux ans, que j'avais fait inscrire au Feuilleton. On y trouvait cette phrase:

Et attendu que plus d'un tiers des personnes recevant des secours se compose d'anciens combattants ou de personnes ne demeurant que depuis peu de temps dans le Manitoba qu'on peut très bien mettre dans la catégorie des "citoyens du Canada en général", l'entretien de ces personnes devrait être à la charge de l'ensemble du pays.

Cela indique qu'un grand nombre des indigents de Winnipeg étaient arrivés récemment dans cette ville.

M. FORKE: D'où vient cette résolution?

M. WOODSWORTH: Elle a été adoptée, il y a deux ans, par le conseil de la ville de Winnipeg. J'ai cité la clause qui indique le caractère de ceux qui demandent du secours. D'après le dernier rapport du bureau d'assistance municipale, qui est un volumineux document, la ville de Winnipeg a donné en secours jusqu'à date plus de $180,000 répartis entre 11,304 personnes.

Etant donné cette situation qui existe à Winnipeg, les gens qui sont sans travail depuis plusieurs mois peuvent difficilement être satisfaits de voir amener dans le pays en ce moment un grand nombre de nouveaux immigrants. L'état de choses qui règne dans la plupart des villes de l'Ouest est fort bien indiqué dans cet article publié récemment par un des journaux de Calgary:

Les chômeurs continuent d'arriver

Nouveaux venus à Calgary qui ne remplissent pas les conditions exigées par la ville

Beaucoup d'immigrants qui sont dans le besoin

Le maire Webster se plaint à Ottawa et attire l'attention du gouvernement de l'Alberta

La ville est très embarrassée par les demandes de secours, pathétiques et justifiées, que lui adressent des pères de famille, immigrés dans l'Alberta depuis deux ans, car la plupart ne remplissent pas les conditions exigées par la ville pour avoir droit à l'assistance. Le maire M. Webster et le commissaire Graves reçoivent tous les jours la visite de gens qui leur exposent leur peine, leurs malheurs et leurs privations. Il faudrait avoir un cœur de pierre pour renvoyer ces femmes étrangères dont le regard indique le ressentiment pour

les peines endurées dans ce qui devait être pour elles la terre promise, ou leurs petits à la mine éveillée dont la maigreur et l'insuffisance du vêtement indiquent bien la pénurie des ressources de la famille.

Si l'on voulait dire la vérité, l'on saurait que le maire, le commissaire Graves et les fonctionnaires municipaux ont dû puiser dans leurs portefeuilles pour soulager la misère de ceux qui n'ont pas droit à l'assistance de la ville. La plupart de ces familles étrangères n'appartiennent pas à la ville de Calgary; elles ne peuvent pas remplir les conditions du service de l'assistance, n'étant ni contribuables, ni domiciliées depuis dix mois. Leur dénuement ne fait pas de doute, mais les autorités municipales ont un problème plus grave à résoudre; si elles ne s'en tiennent pas strictement aux conditions d'assitance établies par le conseil de ville, elles risquent de faire de Calgary le refuge de tous les chômeurs de la province. Pour n'importe quelle ville, c'est une dangereuse politique que de créer volontairement une classe de gens devant être tous les ans à la charge de la charité publique.

On télégraphie au ministre du Travail

Comme on ne peut pas laisser ces gens crever de faim et que la ville ne peut pas se charger de leur entretien, le maire, M. Webster, a adressé, hier, au ministre du Travail, le télégramme suivant:

"Un nombre très considérable de gens mariés et pères famille, demandent des secours à la ville parce qu'ils sont sans travail; n'y ayant pas droit en vertu des règlements parce que ce sont des immigrants arrivés récemment, ils sont aujourd'hui absolument sans ressources. Nos règlements permettent d'assister les gens mariés domiciliés dans la ville depuis dix mois ou plus; la ville dépense déjà pour cela beaucoup d'argent et ne peut pas faire plus. Nous ne pouvons pas assister les immigrants dont beaucoup pourtant sont sans ressources et souffrent. Pourriez-vous autoriser un des représentants du gouvernement fédéral à faire une enquête et s'occuper de ces indigents à Calgary?

GEORGE H. WEBSTER,
Maire.

Ce regrettable état de choses provoque toute une agitation chez les chômeurs. Ils se réunissent dans presque toutes nos villes: Montréal, Toronto, les villes de l'ouest d'Ontario, Fort-William, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. Ils préparent un programme qu'ils mettront à exécution si le Gouvernement persiste dans sa politique actuelle. Voici, par exemple, une sorte de manifeste publié par le chômeurs du Canada au sujet de la presse et de l'immigration:

Considérant la campagne de calomnies que mènent les journaux contre les chômeurs en représentant faussement leur nombre et leur état, laquelle campagne trouve un écho chez beaucoup d'hommes politiques et de représentants officiels qui l'appuient;

Et considérant qu'il y a un million de chômeurs au Canada;

Cette association de 900 sans-travail d'Edmonton décide de noter ces articles de presse à mesure qu'ils paraissent et de les envoyer à nos frères consciencieux des vieux pays dont nous venons, faisant ainsi tout notre possible pour empêcher l'immigration dans ce pays tant qu'existera l'état de choses actuel.

Il est en outre résolu d'adresser une copie de cette résolution au conseil national des sans-travail à Toronto et à autant d'associations que possible, en leur demandant d'agir.

Il est résolu aussi d'organiser un bureau de correspondance entre les différentes associations du Canada pour relever les statistiques touchant le chômage, les liquidations, faillites commerciales, conditions bancaires, hypothèques non payées, ventes pour non-paiement de taxes, fermes abandonnées, statistiques de population et autres renseignements essentiels pour l'information de ceux qui désirent immigrer ou placer leurs capitaux dans ce pays.

M. IRVINE: Je désirerais demander à l'honorable député s'il ne pense pas que nous devrions envoyer chercher le ministre du Travail et le premier ministre afin qu'ils écoutent la lecture de ces statistiques, du moins si nous en attendons des résultats?

M. WOODSWORTH: Je serais fort heureux, monsieur l'Orateur, si le premier ministre et le ministre du Travail se trouvaient à leur siège, mais je ne puis les obliger à y venir. Je compte qu'on attirera leur attention sur ces statistiques. Le manifeste se termine ainsi:

Et de plus, que des copies de cette résolution soient transmises à la presse et aux corps publics, et que cette campagne ne soit ouverte que si l'on refuse d'étudier avec compassion le problème des ouvriers sans travail.

Or, monsieur l'Orateur, je prétends qu'avec l'immigration considérable qui nous vient de la Grande-Bretagne et du continent il se trouve au Canada assez de gens pour faire réussir ou faire échouer toute politique d'immigration que le Gouvernement peut adopter. Si les gens ne sont pas satisfaits et persistent à écrire aux journaux anglais pour leur dire la situation réelle qui existe ici, on ne saurait persuader d'autres émigrants à venir ici, en dépit des sommes considérables que dépense le Gouvernement. Par exemple, je vois dans le *Daily Herald*, l'unique quotidien travailliste en Grande-Bretagne, l'article suivant qui a paru dans l'édition du 5 férier:

Des avis affichés à la porte des bureaux de placement de Grande-Bretagne disent que le Canada a besoin de milliers d'hommes.

Pourquoi les autorités mentent-elles à nos sans-travail?

Voici quelques titres glanés dans des éditions récentes de l'*Evening Telegram*, important journal de Toronto:

"Des gens de toutes conditions cherchent du travail. —La médaille des vétérans n'aide en rien.—La tâche du service de placement est énorme; des centaines de demandes.—Ceux de l'extérieur viennent à la ville, les célibataires sans travail souffrent.—Presque morts de faim dans certains cas."

"Sans manger quatre jours.—Terrible situation d'un individu. Il cherchait du travail, non des aumônes, et tombe épuisé à la porte du refuge industriel."

"Comment vit l'autre moitié du monde. Récit d'une mère. Pauvre mère montre comment les meubles servent de combustible pour réchauffer les enfants."

Ces titres ne sont pas tirés des organes travaillistes du Canada, ni des journaux combattant la politique d'immigration du Gouvernement, mais bien de la collection de l'*Evening Telegram*, de Toronto. Nos rapports avec l'Angleterre sont si étroits que la situation ne peut continuer aussi mauvaise sans que les organes travaillistes anglais le sachent, et je le répète, cette situation étant connue, tous les

efforts des fonctionnaires du gouvernement canadien pour persuader des émigrants à venir ici se trouvent annulés. Le ministère de l'Immigration a insisté sur le fait que le Canada ne désire chercher en Grande-Bretagne et sur le continent que des ouvriers de ferme et des domestiques. A la conférence sur le chômage, le ministre de l'Intérieur (M. Stewart), qui a été plusieurs années ministre intérimaire de l'Immigration, disait:

Nous examinons avec le plus grand soin ceux qui arrivent au Canada et ce sont surtout des gens de la classe agricole.

Est-ce bien vrai? Je vois dans l'édition de novembre 1924 du *Federated Railwayman* un intéressant article de rédaction commentant cette déclaration du ministre de l'Intérieur. Cet article contient un tableau fort instructif indiquant l'émigration de Grande-Bretagne au Canada et classée par métiers. Avec la permission de la Chambre, je vais citer des extraits de cet article et le tableau qu'il contient pour qu'ils soient consignés au hansard. Le document soumis se lit comme suit:

Depuis la conférence sur le chômage, nous avons reçu la preuve que les déclarations de l'honorable Chas. Stewart n'étaient pas conformes aux faits. Dans une récente édition, le *British Board of Trades Journal* contenait des tableaux indiquant le nombre des émigrants des Iles-Britanniques vers divers pays, y compris le Canada, au cours des années 1921, 1922 et 1923. Le tableau qui suit donne les renseignements en ce qui regarde le Canada, et cela pour les émigrants des deux sexes.

Emigrants au Canada, classés par occupations, pendant les années 1921, 1922 et 1923

Hommes	1921	1922	1923
Agriculture	4,996	3,601	9,815
Commerce, finance et assurance	2,526	1,492	2,243
Gens de profession	835	494	552
Ouvriers et artisans:			
Mines et carrières	554	648	1,344
Métaux et mécanique	1,334	1,103	2,816
Construction	340	208	687
Autres	1,811	1,230	2,610
Transport et communications	667	366	725
Manœuvres non employés à l'agriculture ou aux transports	3,551	1,016	3,827
Autres occupations mal définies	1,483	1,234	1,630
*Total (18 ans et plus)	18,097	11,392	26 249
Femmes	**1921**	**1922**	**1923**
Domestiques, hôtels, etc., service	4,764	3,279	3,852
Commerce, finance et assurance	850	380	426
Femmes de profession	802	524	486
Ouvrières en confections	324	215	270
Femmes mariées (sans autre définition)	10,975	6,455	8,622
Autres emplois mal définis	908	652	1,040
†Total (18 ans et plus)	18,623	11,505	14,696

*Comprenant 152 hommes âgés de 12 ans et plus en 1921; 75 en 1922 et en 1923, 82 sans mention d'âge.

†Comprenant 138 femmes de 12 ans et plus en 1921; 99 en 1922; et en 1923, 64 dont l'âge n'est pas indiqué.

L'on remarquera que durant la période comprise dans cette statistique, un peu plus du tiers des hommes étaient des agriculteurs, en d'autres termes, que sur les 56,738 hommes immigrés de la Grande-Bretagne au Canada en 1921, 1922 et 1923, 18,412 seulement se sont inscrits comme agriculteurs. Moins du quart des femmes immigrées au Canada durant la même période appartenaient à la classe des domestiques ou des personnes disposées à prendre du service sur les fermes.

Ce rapport ne comprend que la Grande-Bretagne et nous avons toute raison de croire que l'immigration des autres pays, durant la même période, se répartit dans les mêmes proportions.

Etant donné ces faits et la déclaration de l'honorable Charles Stewart, il faut en conclure que le Gouvernement fait le contraire de ce qu'il dit en matière d'immigration, ou bien qu'il est trompé par ses propres agents et les institutions qui ont intérêt à inonder ce pays d'immigrants.

Maintenant je demande: qui doit être tenu responsable du chômage de ces immigrants? Est-ce l'immigrant et sa famille qui doivent en subir les conséquences? C'est ce qui arrive aujourd'hui: Mais je prétends, monsieur l'Orateur, qu'il est absolument mal d'induire les gens à venir ici sur de fausses représentations, ou des rapports qu'ils ne comprennent pas bien, pour les laisser ensuite se débattre au milieu d'une population ouvrière déjà surabondante. Je ne veux pas dire que le Gouvernement trompe délibérément les gens pour les engager à venir au Canada, mais je connais assez les habitudes anglaises et la tournure d'esprit de l'Anglais pour me rendre compte que ces assertions créent une impression erronnée. Je tiens à la main une de ces affiches que l'on répand en Europe. Une manchette en caractère gras vous demande: "Pourquoi payer fermage? Pourquoi ne pas posséder votre ferme?" Une bonne maison de ferme y est représentée. Inutile d'insister pour démontrer que des milliers et des milliers de cultivateurs qui habitent dans les Prairies depuis plusieurs années ne possèdent pas encore de maison aussi confortable que celle-ci. D'autre part, je sais bien que l'on peut y voir des centaines de maisons aussi confortables et même beaucoup plus belles que celle qui paraît sur l'affiche. Mais l'impression qui reste c'est que tout le monde peut posséder et très facilement une maison semblable.

M. GARLAND (Bow-River): L'hypothèque sur cette maison apparaît-elle sur l'affiche?

M. WOODSWORTH: Non, et elle ne mentionne pas non plus qu'une grande partie des fermes dans les Prairies sont fortement grevées. L'affiche ajoute:

Les gouvernements anglais et canadiens ont constitué un fonds de crédits pour l'établissement d'ouvriers agricoles et de fermiers n'ayant que des ressources restreintes et d'autres familles désirables qui veulent se livrer à la culture sur des fermes améliorées en Canada.

Puis, il y est affirmé qu'il y a des fermes immédiatement disponibles à une distance raisonnable des écoles, des chemins de fer

et des marchés. Les députés représentant des circonscriptions agricoles pourront dire si toutes ces fermes sont à portée raisonnable des écoles, des chemins de fer et des marchés. Comment expliquer alors qu'un grand nombre d'écoles rurales ont fermé leurs portes l'an dernier, dans notre province du Manitoba. Pourquoi aussi a-t-on demandé à la dernière session l'autorisation de construire de nouveaux embranchements de chemins de fer? Cela doit assurément indiquer le besoin de fournir des communications de chemins de fer plus rapprochées aux cultivateurs qui sont déjà établis.

M. COOTE: S'agit-il ici des fermes que le Gouvernement doit vendre à des conditions faciles aux nouveaux colons, qui auront vingt-cinq ans pour se libérer et ne paieront qu'un intérêt raisonnable?

M. WOODSWORTH: Je crois que oui. L'on y dit encore que l'on peut emprunter à 5 p. 100 remboursable en vingt-cinq ans. Nos fermiers déjà établis ne peuvent obtenir un taux d'intérêt aussi bas. Il n'est pas nécessaire de continuer cette lecture. Je soutiens simplement que, sans être tout à fait fausse, cette publicité, dans le milieu où elle se fait en Angleterre, donne une idée absolument erronnée de la situation actuelle en Canada et qu'un grand nombre de ceux qui nous viennent sur la foi de ces représentations sont cruellement déçus après quelque temps de séjour.

Pourquoi l'individu devrait-il supporter tout seul les conséquences du chômage? Une députation s'est présentée il y a quelques mois devant le maire de Montréal et je lirai un ou deux brefs extraits du compte rendu de la conférence, que je trouve dans le *Montreal Daily Star*, édition du 17 octobre 1924:

MM. B. B. Mackenzie, président du Board of Trade; Geo. Lyman, président du comité spécial nommé pour se rendre auprès du maire; J. T. Foster, président du conseil des métiers et du travail, le très révérend John Farthing, évêque de Montréal; Lady Drummond et plusieurs autres ont exposé en détail la question du chômage dans cette cité. Le maire Duquette a exprimé son opinion. Il termina par une attaque contre la politique d'immigration du pays qui permet d'amener au Canada un nombre plus grand d'hommes que n'en peut absorber l'industrie, et prétendit que l'embargo sur les ressources naturelles du pays aiderait à stimuler l'industrie et à procurer de l'emploi.

Au cours de cette discussion, je remarque cet appel de J. Howard T. Falk, sociologue éminent de Montréal:

Vous pouvez abandonner les sans-travail, mais si vous les abandonnez avec leurs femmes et leurs enfants, vous allez vous trouver en face de tous les autres problèmes, la maladie, la mauvaise conduite, la désertion, l'abandon, le crime, pour lesquels il vous faudra plus tard payer au centuple.

Vraiment, avec nos conditions modernes, la question du chômage ne peut êthe réglée par l'individu. Il existe sans doute un certain nombre de vagabonds, de paresseux ou d'ivrognes, mais la plupart du temps, le chômage est involontaire aujourd'hui et, conséquemment, l'Etat doit assumer certaines responsabilités. Je dirai qu'un des premiers devoirs du gouvernement fédéral est d'exiger une plus grande corrélation entre le travail de ses propres officiers et ceux de plusieurs compagnies de chemin de fer. L'autre jour, je posai plusieurs questions qui furent converties en ordre de dépôt de documents comme suit:

Quel salaire a-t-on payé au gérant de la division de l'immigration des chemins de fer Nationaux en Europe en 1924?

En réponse, on dit:

L'administration ne croit pas qu'il soit dans l'intérêt public de donner ce renseignement.

Je demandai de plus:

Quelle somme a-t-on payée au gérant comme frais de déplacement et dépenses personnelles en plus de son salaire.

Et on répondit:

L'administration ne croit pas qu'il soit dans l'intérêt public de donner ce renseignement.

Voici un état de choses bien curieux, monsieur l'Orateur. Nous avons les chemins de fer nationaux du Canada qui s'occupent de toutes sortes de questions étrangères, de la politique d'immigration même, politique sur laquelle cette Chambre est loin d'être unanime, politique qui peut très facilement permettre le chevauchement des services de la division de colonisation des chemins de fer et de ceux du Gouvernement et, cependant, si nous demandons quels sont les appointements et les dépenses de ces employés des chemins de fer nationaux on nous dit que l'administration "ne croit pas qu'il soit dans l'intérêt public de donner ce renseignement". Comme membre de la députation, je proteste contre cette manière d'agir. Je soutiens qu'il est indubitablement "dans l'intérêt public" que nous sachions ce que coûtent au juste les chemins de fer nationaux. Il est presque inutile d'examiner les dépenses de nos propres départements, presque inutile d'étudier la politique à suivre, si une administration sur laquelle nous n'exerçons aucun contrôle peut rejeter cette politique et dépenser des sommes beaucoup plus considérables. Je prétends que l'attitude qu'a prise le ministre des Chemins de fer (M. Graham) l'autre jour est tout à fait insoutenable. Il a déclaré que la politique du Gouvernement veut que la Chambre n'intervienne pas dans les détails d'administration des chemins de fer. Je prétends qu'il ne s'agit pas de détails dans ce cas-ci. Si la

compagnies des chemins de fer se lance dans une politique d'immigration, il est grandement temps, je pense, qu'il soit compris que cette question, dans tous ses détails, doit être soumise à la considération de cette Chambre.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails sur la part de responsabilité que doivent porter respectivement les autorités municipales, provinciales ou fédérales relativement au chômage. C'est une question d'entente. Mais il existe deux facteurs qui sont en grande partie responsables du chômage. Premièrement, la politique financière du Gouvernement et, deuxièmement, l'immigration. Peut-être, depuis le discours du premier ministre (M. Mackenzie King) l'autre jour, devrai-je ajouter les frets maritimes—je n'en dirai pas davantage sur ce sujet. Mais dans tous les cas, le gouvernement fédéral est clairement responsable de ces trois facteurs. Dans les circonstances, il est tout à fait injuste de rejeter sur les provinces et les municipalités la responsabilité du fait que les immigrants sont sans travail peu après leur arrivée au pays.

Pourquoi le Gouvernement refuserait-il d'accepter la responsabilité des effets de sa propre politique? C'est là une question qui ne peut rester sans réponse. Si le Gouvernement accepte ma motion, il me semble qu'il fera preuve de sincérité et de bonne foi en admettant qu'après avoir amené des gens au pays et si ces gens se trouvent sans travail au cours des deux premières années, le moins que l'on puisse faire c'est bien de s'occuper d'eux. Je n'oserai pas suggérer ce que l'on devrait faire pour ces gens. Personnellement, je crois que nous pourrions très bien tenir les chemins de fer responsables du soin de ces gens car, plus que le gouvernement fédéral, les chemins de fer son responsables de la propagande qui a amené ces gens au pays. Dans tous les cas, la responsabilité du chômage de ces immigrants retombe directement sur le Gouvernement.

En ce moment et dans le passé, les autorités provinciales et fédérales se sont renvoyées cette question de la responsabilité du chômage pendant que les gens souffraient et souffrent encore aujourd'hui. Je l'ai déjà dit, nous devrions parfois laisser de côté nos statistiques et nos idées de politique en général pour nous demander ce que le chômage entraîne réellement, le découragement chez les hommes, le foyer ruiné, les enfants privés de bons soins et, dans bien des cas, mal nourris. Ces choses ne sauraient certainement nous laisser indifférents. Je demande donc au Gouvernement s'il est d'avis que le chômage n'est pas une question d'intérêt fédéral; même s'il a décidé de ne pas accorder de secours, mais de laisser tout cela aux provinces—et je ne partage pas du tout cette manière de voir—je crois que le moins que le Gouvernement puisse faire est d'assumer cette petite part de responsabilité résultant du chômage et de prendre soin des immigrants durant deux ans après leur arrivée au pays.

M. MICHAUD: Nous avons, sans aucun doute, besoin d'une plus grande population en Canada. Il y a une classe de gens qui, je le sais, reviendraient volontiers au Canada s'ils en avaient les moyens; je parle de ceux qui sont nés au Canada et qui sont maintenant aux Etats-Unis. On n'aurait pas besoin de faire entretenir et secourir ces gens par le gouvernement fédéral ou par ceux des provinces ou par les villes ou les municipalités. Depuis 1911, un grand nombre de nos Canadiens sont allés aux Etats-Unis avec l'espoir d'y améliorer leur situation, mais je sais qu'après une expérience de quelques années, ils voudraient revenir s'ils le pouvaient dans des conditions favorables. Je sais que le Gouvernement fédéral a fait beaucoup pour essayer de ramener ces gens, mais je demande au ministre de l'Immigration (M. Robb) de renouveler ses efforts dans ce sens. Ceux de nos Canadiens qui désirent revenir des Etats-Unis connaissent nos lois, nos usages et nos coutumes; ils savent par expérience ce que c'est que de gagner sa vie dans notre pays. Ce sont des pêcheurs, des fils de cultivateurs, des hommes qui ont travaillé dans les bois ou dans les scieries, et cette classe de gens ne sera pas un fardeau pour notre pays. Je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur ce sujet, mais je prétends que voilà la classe de gens dont nous devrions nous occuper tout d'abord. Si les immigrants de l'étranger deviennent un fardeau pour le pays, j'espère que nous n'en aurons pas trop. D'autre part, on me dit que le Gouvernement a fait en ces derniers temps, un choix soigneux des immigrants venant au Canada, et je dois l'en féliciter. Il y a eu, dans le passé, une tendance à admettre au Canada certaines personnes qui ne pouvaient pas devenir de bons citoyens canadiens. J'espère que le ministre prendra des mesures pour faire revenir bientôt un plus grand nombre de nos Canadiens qui sont allés aux Etats-Unis.

M. GOOD: Quels encouragements, selon mon honorable ami, devrait-on offrir aux Canadiens qui sont allés aux Etats-Unis?

M. MICHAUD: Les sommes que nous dépensons pour amener des étrangers au pays

devraient d'abord être employées pour ramener des Etats-Unis les Canadiens nés dans notre pays.

M. SPENCER: Comment l'honorable député voudrait-il voir dépenser cet argent?

M. MICHAUD: De diverses façons. En premier lieu, je crois qu'on devrait leur payer leurs dépenses de voyage pour revenir au Canada. On devrait induire ces gens à venir s'établir sur des fermes et non pas dans les villes. En vue de les encourager à s'établir sur des fermes, nous devrions adopter la politique de la province de Québec, dont le gouvernement actuel a ouvert certaines étendues de forêt à la colonisation. Ce gouvernement établit de petites fermes, y fait construire de modestes maisons et des granges et fait défricher quelques acres de terre, puis il invite ces gens à venir s'établir dans cette province. Une partie de la forêt qui a été mise à la disposition des colons possède une ressource précieuse qui est le bois. Un colon qui a de la santé et de l'ambition n'a pas peur d'aller dans la forêt et d'abattre des arbres qu'il peut vendre comme bois à pâte ou comme bois de construction ou autre. La politique adoptée dans Québec est de nature à encourager grandement ces gens à y aller. En ces derniers mois, on a fait connaître cette politique à un grand nombre de citoyens canadiens qui ont accepté l'invitation de cette province, qui sont revenus dans leur patrie et qui sont de bons colons.

M. HOCKEN: S'il est une chose à laquelle le Gouvernement actuel et celui qui l'a précédé aient travaillé avec énergie, en fait d'immigration, c'est bien la tentative de rapatrier les Canadiens français. Si cette politique n'a pas réussi jusqu'à présent, je ne crois pas que l'on puisse en espérer le succès à l'avenir. On a dépensé de grosses sommes d'argent depuis dix ans pour encourager la colonisation. Plusieurs personnes, la plupart appartenant au clergé, sont allées aux Etats-Unis afin d'essayer de persuader ceux qui avaient quitté la province de Québec d'y retourner. On les a encouragés à revenir en leur offrant des fermes dans la province d'Ontario et ailleurs. Si tous ces efforts n'ont produit aucun résultat, je ne crois pas que l'on puisse fonder beaucoup d'espoir en cette forme d'immigration. Mon honorable ami de Restigouche-et-Madawaska (M. Michaud) dit que ces gens reviennent avec plaisir, et que la province de Québec leur procure des fermes toutes prêtes à ensemencer. Si j'en crois ce que j'ai appris, ils ne reviennent pas en très grand nombre, et les paroles de mon honorable ami indiquent qu'ils ne peuvent pas revenir; ils demandent qu'on acquitte leurs dépenses de voyage. Ils demanderont peut-être un billet de retour. Dans ce cas, ils pourront revenir passer des vacances au village et, s'ils ne s'y plaisent pas plus qu'auparavant, s'en retourner.

M. MICHAUD: Quant aux colons qui reviennent au Canada, non seulement dans la province de Québec, mais aussi dans la province du Nouveau-Brunswick où je demeure, je suis d'avis que nous devrions payer leurs frais de voyage et non pas un billet de retour. On ne leur a jamais donné de billet de retour, me dit-on, et les remarques de mon honorable ami ne sont pas à propos.

M. HOCKEN: A mon avis, cette résolution de l'honorable représentant de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) renferme une proposition extraordinaire. Nous devons supposer que, à son idée, le chômage se maintiendra à l'état permanent au Canada. Il ne voit aucun espoir d'amélioration. Il ne prévoit pas une époque où tous les Canadiens auront un emploi. Je sais qu'il y aura toujours quelque chômage, mais évidemment mon honorable ami croit que la loi devra toujours tenir compte de l'état de choses qui existe maintenant. Je regretterais beaucoup de nourrir une telle idée au sujet de mon pays. L'état des affaires serait vraiment désespéré si nous devions pourvoir à l'entretien des immigrants pendant au moins les trois premières années de leur séjour au pays.

M. WOODSWORTH: N'est-il pas déjà entendu que les compagnies de navigation peuvent ramener dans son pays d'origine un immigrant qui, à certains points de vue, ne peut s'adapter au pays? Et ne prévoit-on pas également qu'un immigrant, qui éprouve trop de difficultés à s'acclimater, quelle que soit la longueur de son séjour au pays, peut être renvoyé, si le ministère de l'Immigration en décide ainsi? Ce n'est pas énoncer un principe nouveau que de dire qu'il faut venir en aide à l'immigrant indigent.

M. HOCKEN: C'est la première fois, si je ne me trompe. qu'on propose de secourir toute personne venue au pays et qui ne trouve pas d'emploi pendant les deux premières années; cela aurait des résultats que ne prévoit pas mon honorable ami. Pourquoi ne viendrait-on pas en aide au citoyen né au Canada? Pourquoi l'Etat viendrait-il en aide à l'individu immigré simplement au pays, parce qu'il ne peut trouver un emploi, et forcerait-il celui qui est né au pays et est incapable de se procurer du travail, à gagner sa vie d'une autre façon? Une telle manière d'agir constituerait un traitement in-

juste envers le Canadien né au pays. On doit peut-être attendre un peu plus d'efforts de la part de l'homme né au Canada, mais je ne pense pas qu'on trouve une solution au problème du chômage dans la proposition de mon honorable ami; je doute que cette résolution puisse être mise en vigueur. Je félicite mon honorable ami des motifs qui l'ont porté à agir. L'homme qui désire travailler mais ne peut trouver un emploi a notre sympathie la plus sincère à tous. Ceux qui se sont trouvés dans le même cas éprouveront encore plus de sympathie que les autres. C'est un état de choses déplorable qu'un homme, fort, désireux de travailler, ne puisse trouver un emploi, et sa famille en souffre également. Monsieur l'Orateur, ce qu'il faut à un jeune pays comme le Canada c'est de trouver du travail à tous, plutôt que de verser des aumônes sous forme de secours. J'espère que nous n'aurons jamais au Canada à verser d'aumônes aux chômeurs; si l'on commençait dès maintenant, si l'on puisait une somme considérable dans le trésor public pour secourir les sans-travail—et je soutiens que ces secours ne seraient pas limités aux immigrants—il nous faudrait imposer une nouvelle taxe à l'industrie; ce serait accentuer un état de choses déjà peu satisfaisant et donc retarder le jour où l'on pourra donner du travail à tous les citoyens du Canada. Ce Gouvernement a refusé de venir en aide aux sans-travail. Il ne veut pas recourir ceux qui sont dans le besoin. Il affirme que cela est du ressort des municipalités. Quand les sans-travail vinrent à pied de Toronto pour demander des secours, le Gouvernement leur répondit: "Nous ne pouvons rien faire. Voici l'Acte de l'Amérique septentrionale anglaise: Si vous pouvez en obtenir quelque chose, nourrissez-vous-en, mais nous ne pouvons aller plus loin. Ces secours doivent venir des municipalités et de la charité publique". Ce dernier mot signifie naturellement que ces hommes deviendront des mendiants, et c'est un danger pour notre pays, comme pour tout autre pays. L'un des aspects regrettables du régime des aumônes aux chômeurs est de créer un esprit de mendicité. J'espère que notre pays ne connaîtra pas l'époque où les travailleurs pourront espérer recevoir des secours, qu'ils travaillent ou non. Vous prenez soin d'un individu qui ne peut trouver d'emploi, durant un certain temps jusqu'à ce qu'il perde plus ou moins le respect de lui-même, alors qu'il consent volontiers à vivre d'aumônes ou de dons le reste de ses jours. C'est à une politique économique comme celle que nous avons aujourd'hui au Canada, politique qui ferme les usines, qu'il faut attribuer le chômage qui sévit Ce qu'il y a à craindre ce n'est pas la réduction des impôts douaniers, ni ce qui a été déjà fait, mais c'est la menace de ce qu'on va faire. avec des ministres responsables, qui de leur siège, nous disent que c'est là "le glas de la protection".

M. FORKE: C'est terrible!

M. HOCKEN: Oui, c'est terrrible. Mon collègue peut le dire et sérieusement, car c'est cela qui empêche le capital d'entreprendre d'autres travaux qui pourrait donner de l'emploi. Il ne saurait y avoir rien de pire que cela au pays. Quelle a été la conséquence des déclarations faites en cette Chambre au cours de la dernière session? Ce fut de restreindre de nombreuses expansions qu'on aurait exécutées sans cela. Le capital est devenu craintif et empêche de poursuivre la réalisation des projets, car on ignorait ce qui allait être la prochaine politique de ce gouvernement.

M. SHAW: En supposant exacte la déclaration de mon collègue, l'assurance qu'a donnée le premier ministre, à Toronto, qu'il ne se ferait pas d'autre modification au tarif, n'est-elle pas propre à faire disparaître cette inquiétude dont mon honorable ami vient de parler?

M. HOCKEN: Je rappellerai à mon honorable collègue qu'en 1919 le premier ministre adopta un programme pour son parti ou que son parti adopta un programme pour lui. Sans tarder, il se mit à parcourir le pays déclarant aux chefs de l'industrie que cela n'était d'aucune importance, que le programme ne serait pas mis en œuvre. C'est ce que déclarait l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges en cette Chambre. Tant qu'il en fut ainsi les choses n'allèrent pas trop mal dans le pays. Mon collègue se souviendra qu'au lendemain de l'adoption du programme de 1919 en faveur du libre-échange, on assura que cette politique ne serait pas mise en vigueur; que les industriels n'avaient pas lieu de s'inquiéter. A la suite de cela vinrent les dégrèvements, et des menaces furent proférées par des ministres de la couronne. Puis, le chômage commença à sévir au Canada; il existe encore et je crains fort qu'il ne continue. Un spectacle plus pénible encore que de voir des gens amenés ici et sans emploi, est celui de dizaines de milliers, oui, des centaines de milliers de gens nés au pays, qui y ont appris un métier ou y ont embrassé un état, et qui sont forcés de traverser la frontière pour se trouver un emploi. L'état de choses qui règne actuellement au Canada, est exactement celui qui a sévi en 1876, 1877 et 1878.

M. SPENCER: N'est-ce pas un peu ce qui s'est produit en 1913 avant que ce Gouvernement se mette à grignoter le tarif?

M. HOCKEN: Si mon honorable ami habitait une ville, ou quelque centre populeux, il verrait comme sa question est sotte. En 1913, le chômage n'était que peu de chose en comparaison de ce qu'il est aujourd'hui; dans ce temps-là il était attribuable à un fléchissement des affaires qui sévissait tout autant chez nos voisins qu'au pays même. Cette crise débuta aux Etats-Unis, mais aujourd'hui l'activité règne de l'autre côté tandis que nous en sommes encore dans la même situation.

M. JOHNSTON: Mon honorable collègue prétend qu'en 1912 et 1913 le chômage était moins intense qu'aujourd'hui. Pourtant ce n'est qu'au cours de l'hiver 1912-1913 qu'on a vu, dans la province d'où je viens, des distributions de vivres au public.

M. HOCKEN: A cette époque, j'ai dû m'occuper du soulagement de ceux que le chômage avait atteints dans une des principales villes du pays. J'ai pu alors me rendre compte de la situation d'aussi près que je le suis maintenant de mon collègue de Strathcona, et je puis lui donner l'assurance que l'état de choses qui règnait alors n'a rien de comparable à ce qui se passe aujourd'hui. A Toronto, la ville n'eut pas à distribuer de vivres aux chômeurs. Notre refuge industriel ne dépensait pas 25 p. 100 de ce qu'il dépense aujourd'hui pour secourir les miséreux. Comme aujourd'hui, nous n'eûmes pas alors, des missions pour assurer la nourriture aux chômeurs et aux affamés. Il y en a un, que dirige un pasteur canadien-français, où l'on donne, chaque soir, de la nourriture à une centaine et même jusqu'à trois cents hommes. Voilà ce qui en est.

M. IRVINE: En 1913, avez-vous reçu des dons de la Russie pour les chômeurs?

M. HOCKEN: Je ne me souviens pas d'aucun don de la Russie en 1913, mais je puis donner l'assurance à mon collègue que l'état de choses en 1913 n'était pas comparable à celui d'aujourd'hui. A l'heure actuelle, c'est vingt, oui, cent fois pire qu'en 1913.

M. SHAW: Mon honorable ami donne à entendre que de graves menaces, proférées contre cette citadelle de la protection, ont été la cause de beaucoup de chômage. J'aimerais à savoir, par curiosité, qui a proféré ces graves menaces.

M. HOCKEN: La première, c'est le premier ministre lui-même qui l'a faite, mais la plus remarquable a eu pour auteur le ministre de l'intérieur (l'hon. M. Stewart). Puis, nous avons entendu le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) en formuler une très élégamment.

M. IRVINE: Mon honorable ami prend-il réellement ces menaces au sérieux?

M. HOCKEN: Il importe peu que je leur accorde une aussi grande importance, mais le capital en général les prend au sérieux. C'est le point sur lequel j'attire l'attention de la Chambre. Presque à partir du jour ou ces menaces se firent entendre de ce côté-là de la Chambre, l'esprit d'entreprise a diminué, l'industrie a ralenti d'activité et le chômage a augmenté. Mes honorables amis ont beau sourire, il en est ainsi et le fait est indéniable. La situation est pire aujourd'hui qu'elle ne l'a été dans ce Dominion, à ma connaissance, depuis 1876.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Je diffère d'avis avec mon honorable ami à cet égard. Mon honorable ami habitait Toronto en 1891, 1892 et 1893, je pense, et il se souviendra, s'il scrute ses souvenirs, des processions d'ouvriers portant le drapeau noir. Il se rappellera aussi qu'une grande partie de la ville de Toronto, une très grande partie de Parkdale étaient alors inhabitées. Si la situation est aussi mauvaise à Toronto, aujourd'hui, j'aimerais à le savoir.

M. HOCKEN: Mon honorable ami a posé une question qui exige quelques explications. Il parle de la période difficile par laquelle Toronto passa en 1891. Je puis lui apprendre ce qui a produit cet état de choses dans une très large mesure. De 1885 à 1890, il y avait eu, sur les terrains, la plus extravagante et la plus folle fièvre de spéculation qui se soit jamais produite dans aucune partie du Canada. Vers 1891, la bulle de savon creva, et ceux qui s'imaginaient valoir un demi-million ou le million se trouvaient sans le sou. Quand ils avaient à faire honneur à des engagements, ils étaient tout à fait insolvables.

L'hon. CHARLES STEWART: Mon honorable ami ne conviendra-t-il pas aussi que c'était l'époque où le Canada jouissait du plus haut degré de protection?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vivais alors à Toronto et je n'ai pas vu cette procession.

L'hon. CHARLES STEWART: Je n'étais pas domicilié à Toronto. J'y étais de passage et j'assistai à la procession.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'était probablement un cortège funèbre.

L'hon. CHARLES STEWART: Ce n'était pas un cortège funèbre. Ce fut un enterrement pour quelques pauvres gens, mais mon honorable ami ne niera pas le fait parce qu'il le connaît fort bien.

M. HOCKEN: Je puis expliquer et décrire la chose à mon honorable ami. Je me souviens de 1891 et je me rappelle que ces processions d'alors comptaient peut-être cent ou cent cinquante personnes.

L'hon. CHARLES STEWART: Pas du tout.

M. HOCKEN: Je ne puis me rappeler un défilé plus considérable. Je révèlerai autre chose à mon honorable ami. On offrit à l'organisateur de ces processions de travailler à la construction de l'hôtel municipal. Il refusa l'ouvrage, et après la publication du fait, il n'y eut plus de port du drapeau noir ou de processions. Je le sais parce qu'à cette époque j'étais reporter à l'hôtel de ville, et c'était ma fonction de décrire ces processions, de m'informer de tout ce qui regardait leurs organisateurs, leur raison d'être et le reste. Ces processions étaient organisées par deux ou trois individus qui ne voulaient pas travailler. Ce qui le prouve, c'est que lorsqu'on leur offrit de l'ouvrage, ils le refusèrent.

L'hon. CHARLES STEWART: Nous aurons tout probablement l'occasion, au cours du débat sur le budget, de répéter de vieilles histoires. Je puis dire à mon honorable ami qu'à la même époque, à Barrie (Ont.), où je vivais, il venait des ouvriers du fin fond du Nouveau-Brunswick qui ne pouvaient trouver un emploi. Je ne veux pas permettre à mon honorable ami d'éluder la question principale, c'est-à-dire qu'il s'agissait de l'époque où nous avons eu le plus haut tarif protectionniste.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a-t-il l'intention de sonner le glas de la protection dans la discussion prochaine?

L'hon. CHARLES STEWART: Je sonnerai le glas de la protection quand le moment sera venu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je parie qu'il ne le fera pas

L'hon. CHARLES STEWART: Mon très honorable ami a sonné vigoureusement à Montréal et dans Saint-Antoine, de même que dans Hastings.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les amis de l'honorable député n'ont pas agité la cloche; ce fut quelque chose de bien plus malpropre.

L'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre! L'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken) est censé avoir la parole.

[Le très hon. M. Meighen.]

M. HOCKEN: Je suis toujours prêt à céder au ministre de l'Intérieur.

L'hon. M. STEWART: Trop aimable.

M. HOCKEN: Tout ce que j'ai à dire, c'est qu'au lieu de faire l'aumône aux chômeurs le Gouvernement devrait plutôt demander au Parlement de leur procurer du travail. L'affiche dont on parle ne sollicite personne de venir dans les villes. Les émigrants qui viennent en Canada, après avoir lu l'affiche, se dirigent vers les campagnes. Ce sont précisément les émigrants qu'il nous faut, car il y a dans l'Ontario des milliers de fermes, toutes bâties, qui sont à vendre pour un prix au-dessous de leur valeur réelle. La raison en est que les propriétaires sont devenus vieux, que leurs enfants sont partis et qu'il n'y a plus personne pour cultiver la terre. Il existe en Ontario des milliers de fermes en pareille condition qu'on peut acheter à bas prix, inférieur à leur valeur véritable et sur lesquelles les immigrants trouveraient à s'établir. Je voudrais que le Gouvernement prît des mesures pour faciliter l'installation des cultivateurs sur les terres de notre province; mais je suis en principe contre l'entretien des immigrants sans travail. Il vaudrait mieux mille fois que le Gouvernement exécutât de grands travaux publics pour donner de l'ouvrage aux chômeurs que de les avoir sur les bras en arrivant ici.

M. FORKE: Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, mais je m'y crois forcé à cause de certaines remarques que j'ai entendu faire. Je reconnais la sincérité qui anime l'auteur de la motion et je sais qu'il poursuit un bon but en s'occupant de la question du chômage. J'ai prêté également une oreille attentive aux remarques de l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken). Je suis toujours décontenancé, dans les temps troubles que nous traversons et quand de graves questions attendent une solution, d'entendre nos collègues de l'opposition officielle, au talents desquels je rends hommage, nous offrir comme solution un relèvement général des droits de douane.

L'hon. M. MANION: Quelle est votre solution à vous?

M. FORKE: Je n'ai pas pour le moment une solution définitive à proposer.

L'hon. M. MANION: Alors pourquoi nous blâmez-vous?

M. FORKE: Prenez patience. Je ne suis pas obligé de proposer une solution avant d'être sûr si elle sera effective, bien qu'elle soit celle que j'ai toujours préconisée dans le

passé. Au sujet des compagnies de navigation, je sais comment elles ont opéré déjà pour nous amener des émigrants. Je ne connais pas le système suivi par le Gouvernement, mais s'il a un agent qui travaille de concert avec les compagnies de navigation, il ferait mieux de rappeler son agent. Sans doute le Gouvernement ne peut pas être blâmé pour la propagande que font les compagnies de navigation, mais si leur agent est en même temps l'agent du Gouvernement celui-ci a évidemment une part de responsabilité. La responsabilité gouvernementale commence au débarquement de l'émigrant, mais il n'en est pas ainsi des compagnies. Tout ce qu'elles veulent, c'est d'avoir des passagers à transporter, afin de gagner de l'argent.

A propos de la catégorie des émigrants qui nous viennent, nous avons entendu dénoncer le chômage qui existe et tout le monde convient qu'il faut le déplorer. Personne n'aime les récits qui nous peignent la misère dans laquelle sont plongés hommes, femmes et enfants. Nous avons à faire face à une situation de toute gravité. Nous avons un immense pays capable de faire vivre une forte population. Notre territoire est rayé en tous sens de chemins de fer. Comme je le disais il n'y a pas longtemps, le peuple canadien habite une maison trop grande pour lui, meublée trop richement et dont nous sommes incapables de payer le loyer. Voilà notre situation. Allons-nous rester inactifs en face de cet état de choses? Le chômage sévit dans Toronto, dans Winnipeg et autres grandes villes. Allons-nous rester les bras croisés sans donner de quoi faire aux sans-travail, tout en encourageant d'autres émigrés à venir en Canada? Je rappellerai que l'ouvrage n'a jamais manqué dans les campagnes du Canada.

M. CARROLL: L'orateur peut-il mentionner une époque où les grandes villes n'ont pas souffert du chômage?

M. FORKE: J'allais aborder ce sujet.

M. WOODSWORTH: N'est-il pas vrai qu'un grand nombre de chômeurs des villes durant l'hiver, avaient travaillé sur la ferme jusqu'à l'arrivée de la mauvaise saison? Est-ce qu'ils n'ont pas travaillé à la récolte avant de reprendre le chemin des villes?

M. FORKE: Cela est exact jusqu'à un certain point, mais la situation n'est pas toujours telle qu'on la représente. Je ne parle que pour une seule province, où les ouvriers agricoles, à ma connaissance, ont été en mesure de gagner de bons salaires pendant toute la belle saison. Ils ont des économies assez considérables au début de l'hiver; ils prennent le chemin des villes où leur argent est bientôt dissipé en amusements. C'est alors qu'ils deviennent un fardeau pour les autorités municipales.

On a beaucoup parlé du système industriel en vigueur au pays; à mon avis une bonne partie du chômage qui existe au Canada, est attribuable au mode d'exploitation de ce régime industriel. Si vous développez une industrie quelconque par des moyens artificiels, vous provoquez inévitablement le chômage. Quand bien même vous réussiriez à rendre prospères par ces méthodes toutes les fabriques du pays ou à multiplier le nombre de ces établissements, le problème du chômage reviendrait toujours sur le tapis. Aux observations de l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken), je répondrai qu'il s'agit d'une question de consommation et non pas de protection. Le Canada à l'heure actuelle, est en mesure de produire le double de ce que notre population peut acheter. Sous le régime en vigueur, nos produits industriels sont incapables de soutenir la concurrence des autres pays sur les marchés étrangers; c'est pourquoi nous sommes obligés de nous rabattre sur le marché domestique afin de disposer de nos produits industriels. Nos industries ont été développées au point qu'elles sont en mesure de produire bien plus que notre population ne peut acheter et le chômage est la conséquence naturelle de cette situation. Nous tournons dans un cercle vicieux. Je suis convaincu toutefois de la parfaite sincérité de mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken) lorsqu'il affirme que la population canadienne serait en mesure du coup d'acheter tous nos produits, si nos industries recevaient une somme de protection suffisante.

M. HOCKEN: Nous achetons beaucoup trop des Etats-Unis.

M. FORKE: Ce n'est pas mon avis. Les gens achètent selon leurs moyens. Le pouvoir d'achat du peuple,—et plus particulièrement de la classe agricole,—a été amoindri au point qu'il ne peut acheter les produits qu'il pourrait se payer, s'il jouissait de la prospérité qu'il était en droit d'espérer.

Or je prétends, monsieur l'Orateur, que le grand problème de l'heure,—cette assertion a été faite à maintes reprises et nous ne saurions trop la répéter,—la principale question à résoudre, c'est le problème agricole. Le jour ou nous lui aurons donné une solution nous aurons réglé la plus grande partie de nos difficultés industrielles. Mon honorable ami de Toronto-Ouest dit que nous achetons trop des Etats-Unis. Je pose encore une fois la question,—je suis au fait de certains arguments que l'on va m'opposer,—pour quelle raison ne sommes-nous pas en mesure de nous pro-

curer les produits canadiens que nous serions si désireux d'acheter? Pour quelle raison ces produits coûtent-ils bien plus cher que ceux des Etats-Unis? Il doit y avoir des raisons à cet état de choses et la principale, c'est que le Canada est devenu l'un des pays du monde où l'existence coûte le plus cher. En conséquence, les frais de production sont tellement élevés que nos produits ne peuvent soutenir la concurrence étrangère.

M. LADNER: L'honorable député est-il en mesure d'expliquer pour quelle raison les marchandises se vendent à si bon marché aux Etats-Unis?

M. HANSON: ...un pays où le tarif protecteur est beaucoup plus élevé?

M. FORKE: Mes honorables amis reviennent toujours à ce cri: "Un pays où le tarif protecteur est plus élevé." Les Etats-Unis mettent en pratique la doctrine: "L'Amérique aux Américains." Nos voisins du sud sont fatigués de l'Europe et de tous ses ennuis; ils veulent élever une barrière tout autour des Etats-Unis et protéger l'industrie agricole; ils veulent relever toutes choses à un certain niveau et oublier ensuite toutes les misères et tous les démêlés du monde extérieur pour vivre heureux et en paix. Or, monsieur l'Orateur, ce rêve n'est pas aussi irréalisable qu'il paraît après un examen superficiel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

M. FORKE: Mon très honorable ami donne des signes d'assentiment. La mise à exécution d'un pareil programme est fort possible aux Etats-Unis étant donné qu'il s'agit d'un pays immense et possédant des climats si divers que son sol est capable de produire tout ce qui est nécessaire à la vie de l'homme, même dans la période de civilisation avancée que nous traversons. Examinons maintenant la situation au Canada? Nous sommes un pays endetté; nous devons des sommes énormes à l'Angleterre et aux autres nations étrangères...

M. HOCKEN: Appelez-vous l'Angleterre un pays étranger?

M. FORKE: J'ai mentionné l'Angleterre et les pays étrangers.

M. HOCKEN: Vous avez dit: l'Angleterre et les "autres" pays étrangers.

M. FORKE: La langue m'a fourché. Mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken) n'aura jamais à me reprocher de ne pas aimer ma mère patrie. Mais le très honorable chef de l'opposition, au cours de ses observations sur l'adresse, a fait remarquer que les intérêts que nous devons à la Grande-Bretagne et aux pays étrangers se montent à 300 millions. Comment paierons-nous cette somme énorme à moins que nous puissions vendre nos produits à d'autres pays? Les Etats-Unis sont dans une posture absolument différente et il est impossible de faire un rapprochement entre le Canada et les Etats-Unis parce que ces deux pays ne sont pas placés dans les mêmes circonstances. Une politique qui conviendrait fort bien à la république américaine ne pourrait être adoptée au Canada. Je m'écarte de mon sujet. Il y a deux aspects à cette question et je veux les aborder en toute sincérité. Je désire autant que mon collègue de Toronto-Ouest qu'il n'y ait pas de chômage, ni de temps difficiles. Au contraire, je souhaite la prospérité et le bonheur dans tout le pays. Nous sommes tous d'accord à ce sujet. La seule difficulté est que nous ne nous entendons pas sur les meilleurs moyens à prendre pour y arriver.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami nous expliquera-t-il comment nos voisins ont cessé d'être des débiteurs? Il avouera qu'il y a quelques années seulement c'est ce qu'ils étaient.

M. FORKE: C'est la guerre qui leur a permis en grande partie de payer leur dettes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils n'en avaient plus avant cette époque.

M. FORKE: En le supposant même, leur sol produit presque tout ce dont ils ont besoin. Ils ne sont pas dans la même position que nous.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils le sont.

M. FORKE: La république américaine est le plus grand pays libre-échangiste de l'univers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas plus que le Canada.

M. FORKE: Nous sommes dans une tout autre situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Notre population est moins nombreuse.

M. FORKE: Si chaque état avait été indépendant et avait érigé une barrière tarifaire contre son voisin, mon très honorable ami soutiendra-t-il que les Etats-Unis seraient aussi prospères qu'aujourd'hui?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait insensé. Je vous le demande, pourquoi un pays aurait-il des droits douaniers à l'intérienr même de ses frontières? Peu importe où se fait le commerce pourvu qu'il se fasse. La différence est qu'il y aurait une plus grande distribution des produits dans les divers états

mais cette distribution exigerait plus de dépenses et je ne crois pas que ce serait sage. Si l'honorable député peut nous donner ce qu'ont les Etats-Unis nous serons satisfaits.

M. FORKE: Je ne saisis pas l'argument de mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Donnez-nous leur "libre-échange" et nous serons contents.

M. FORKE: Ils ont le libre-échange entre eux...

Le très hon. M. MEIGHEN: De même que nous.

M. FORKE: ...et si nous étions exactement dans la même position nous réussirions peut-être aussi bien qu'eux, bien que je ne pense pas que leur prospérité soit due à des principes de protection. C'est ce que je ne saurais reconnaître un seul instant. Il y a une foule d'autres motifs qui expliquent la prospérité des Etats-Unis sans l'attribuer à la protection.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il reste encore un disciple.

L'hon. M. STEWART: Mon très honorable ami sait que samedi matin nous avons lu dans les journaux que l'exploitation de l'industrie de l'acier aux Etats-Unis cette année a été plus malheureuse que depuis les cinq dernières années bien que cette industrie jouisse d'une haute protection.

M. HOCKEN: Comment la comparez-vous avec celle de la Nouvelle-Ecosse?

M. FORKE: Nous aurons amplement le temps plus tard de discuter le libre-échange et la protection ou d'opposer les tarifs modérés aux tarifs élevés. En réalité, je ne pense pas que le sujet eût pris autant d'envergure sans l'intervention de mon honorable ami de Toronto-Ouest dont le dada est le régime de la protection. Il croit sincèrement, je n'en doute pas, que tous nos ennuis de l'heure actuelle provienne de ce que notre tarif douanier n'est pas assez élevé. C'est tout simplement une différence d'opinion et j'espère qu'un jour mon collègue sera mieux renseigné à cet égard.

M. HOCKEN: Ecoutez, écoutez!

M. FORKE: Nous habitons un vaste pays et notre population est très disséminée. Cependant, le chômage sévit. Nous sommes très désireux de nous instruire.

Lorsque j'écoutais ce que nous a raconté l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) je me suis dit que sans doute cela était vrai; seulement hier soir encore j'ai lu dans un journal d'Angleterre une lettre écrite par une famille de Toronto à des amis de Berwickshire, et où elle disait: "Voilà douze mois seulement que nous sommes dans ce nouveau pays et nous sommes très heureux." Dernièrement encore j'ai lu dans un autre journal d'Angleterre un discours d'un fermier d'Alberta de passage dans une ville de Berwickshire: il peignait un tableau magnifique de la prospérité du cultivateur albertain. Je suis persuadé que cet homme a dit vrai. Par contre il m'est venu aux oreilles qu'il y a de la misère sur les prairies de l'Ouest; et malheureusement je crois que cela aussi est vrai. Je suis sûr que deux députés de circonscriptions différentes dans l'Ouest pourraient faire des descriptions diamétralement opposées de la situation dans leurs régions respectives et que tous deux diraient la vérité. Voilà un fait que personne ne saurait contester. Dans les années passées les circonstances n'ont pas été ce qu'elles auraient dû être en Canada. Mais je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que si nous attirons chez nous les immigrants qu'il faut le bon temps est venu, pour l'agriculture du moins. Je me rends compte aussi que le Gouvernement n'a pas le droit d'attirer des immigrants au pays s'il ne prend pas la responsabilité de les placer à leur arrivée.

Je ne suis pas certain que le Gouvernement n'ait rien à se reprocher en cette affaire du chômage. Tant qu'il adoptera ce qu'on peut appeler des méthodes vigoureuses d'immigration je me demande sérieusement si en équité et en justice il peut affirmer que la responsabilité du chômage ne peut pas lui être imputée. Si des nouveaux venus, attirés sur nos rives par le programme d'immigration des autorités fédérales, n'affluaient pas aux provinces je crois que ces dernières ainsi que les municipalités intéressées auraient la responsabilité de subvenir aux besoins des sans-travail. Je dis cela en passant.

J'ai suivi tout le mouvement d'immigration dans un nouveau pays; et quoi qu'on fasse on y trouvera toujours de quoi rire et de quoi pleurer. Je signale au Gouvernement l'opportunité de veiller avec le plus grand soin au bien-être des immigrants dès leur arrivée au Canada, de les établir là où ils pourront gagner leur vie.

Les chiffres cités par l'honorable représentant de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) m'ont étonné en ce qu'ils indiquent qu'un tiers seulement des hommes qui arrivent au pays sont de la classe agricole. Je suis peiné de l'apprendre car je suis convaincu que des immigrants qui ne s'adaptent pas aux travaux de ferme, s'ils arrivent ici en grand nombre, seront à charge au pays, pendant bon nombre d'années encore. Je sais parfaitement qu'un assez grand

nombre d'immigrants pour qui l'agriculture était un livre fermé sont arrivés au pays dans le passé et ont réussi à s'y établir à l'aise; mais c'était l'exception et non la règle. Je répète donc que le Gouvernement devrait consacrer son attention sérieuse à la tâche de placer les immigrants dès leur arrivée au pays.

Pour réaliser la solution de ce problème il est indispensable de rendre l'agriculture prospère, d'assurer la parité entre les salaires des employés agricoles et ceux de toute autre catégorie de main-d'œuvre. On entend dire parfois que les travailleurs de la terre sont trops grassement rémunérés. Personnellement, monsieur l'Orateur, je suis de ceux qui croient que les ouvriers de la ferme ne gagnent pas assez cher; et voilà la grande difficulté. On parle de manœuvre agricole comme si le terme de "manœuvre" en l'occurrence ne comportait pas des aptitudes d'un ordre élevé. Dans ces temps modernes le manœuvre agricole, s'il est compétent, doit être un homme intelligent, il doit avoir des notions de mécanique, avoir la main faite aux différentes machines et être à même de vaquer à toute la besogne de ferme. Je crois qu'il a droit à un bon salaire. Malheureusement dans le passé la situation de l'agriculture n'a pas permis de payer aux ouvriers agricoles compétents les salaires qu'ils méritaient. Si nous pouvions rendre l'agriculture profitable comme nos autres industries bon nombre de nos problèmes seraient résolus du fait même.

Pourquoi les gens quittent-ils la terre pour aller grossir les rangs des sans-travail dans nos villes? Parce qu'il y a dans les grands centres industriels des époques d'activité fébrile; en conséquence les salaires y sont plus élevés pour le moment et les jeunes gens et les jeunes filles des fermes, mécontents et impatients, quittent la campagne pour la ville. Puis l'époque de fléchissement industriel revient traînant à sa suite le manque de travail, le désœuvrement. Je reviens donc à ce que j'ai dit tantôt. Nous n'arriverons jamais à résoudre ce problème du chômage tant que nous n'aurons pas rendu attrayante la vie sur la ferme, tant que la rétribution de l'agriculture ne correspondra pas à l'énergie qu'on y dépense. Beaucoup de gens, je le sais, pensent que les agriculteurs font preuve d'égoïsme en préconisant toujours cette méthode pour régler nos difficultés. Personnellement, ce n'est pas par égoïsme que je la préconise, mais bien parce que je crois sincèrement que c'est le moyen de résoudre nos difficultés.

J'ai répété je ne sais combien de fois dans cette enceinte que je n'en veux pas à nos industriels. Je voudrais que nos usines fussent prospères. Je regrette autant que l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken) de voir des gens sans emploi à Toronto et dans les autres villes industrielles. Mais on devrait se rendre compte que le système que nous suivons actuellement est mauvais au point de vue économique et qu'on ne résoudra jamais le problème en préconisant une protection un peu plus élevée. Je dois dire au très honorable leader de l'opposition (M. Meighen) que je suis très désappointé de voir que lui, homme de talent, ne fasse rien autre chose pour nous aider à sortir de nos difficultés que de prêcher cette seule doctrine du relèvement du tarif douanier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne voulez pas faire ce que je demande.

M. FORKE: J'en ai probablement dit assez. Je sais très bien que je n'ai guère éclairci la situation; cependant je suis persuadé que cette doctrine du relèvement des droits ne résoudra pas le problème. Je ne crois pas non plus que l'honorable député de Winnipeg-Centre ait tout à fait raison de vouloir arrêter toute immigration jusqu'à ce qu'on ait résolu le problème du chômage.

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur, ai-je dit quoi que ce soit dans ce sens-là? Ce n'est pas mentionné dans la résolution.

M. FORKE: Je regrette d'avoir mal interprété les remarques de mon honorable collègue, mais c'est l'impression qu'elle m'avaient laissée. Je trouve très bien de faire venir des immigrants, pourvu que ce soit de bons sujets et qu'ils atteignent les endroits où ils puissent gagner leur vie. Or, ce n'est pas à Toronto, ni dans quelque autre grande ville. Certes les villes peuvent toujours en absorber un certain nombre, mais j'estime qu'on devrait d'abord prendre soin de ceux qui y sont léjà, avant d'accroître encore plus la population de nos villes. Le grand problème des temps modernes est l'exode continuel des campagnes vers les villes. Comment peut-on l'arrêter? Je l'ignore. Je souhaite simplement qu'avec les nouvelles conditions d'existence: l'automobile, le téléphone, la radiotéléphonie, les facilités de communication avec la ville, la vie à la campagne soit de plus en plus attrayante et que les gens s'attachent à leurs fermes. Voilà qui réglerait nos difficultés.

Pour terminer, je dirai que toute ma sympathie est acquise au nouvel immigrant, car je sais exactement ce qu'il ressent en mettant le pied dans un pays inconnu.

M. PRITCHARD: Monsieur l'Orateur, ce problème de la rétribution du travail est l'un des plus graves que nous ayons à résoudre aujourd'hui. Si nous suivions le conseil de nos honorable collègues qui sont à ma droite, nous encouragerions nos industries et nous les occuperions constamment, nous débarrassant ainsi du chômage; mais je ne vois pas la logique de ce raisonnement. Si l'industrie prospère, comme l'a dit mon honorable leader (M. Forke) elle se multiplie et sous notre régime de protection industrielle le travail organisé, comme le capital organisé, peuvent exiger chacun de leur côté la rétribution qu'ils désirent pour le travail qu'ils font. Quant on ajoute à cela l'intérêt sur le capital engagé, dans quelle situation se trouve-t-on? On s'aperçoit que l'homme qui travaille là où il ne peut bénéficier de l'organisation ouvrière s'en va là où il peut gagner un gros salaire. On vide ainsi non seulement les campagnes, mais aussi les pays étrangers où la main-d'œuvre est moins bien rétribuée. Même si l'on avait un tarif douanier assez élevé pour empêcher toute importation et toute migration vers les endroits n'offrant pas de perspective aux travailleurs, et qu'on développât l'industrie à son maximum, je ne vois pas comment on pourrait éviter le chômage.

J'ai écouté avec intérêt le plaidoyer de notre honorable collègue de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) en faveur de l'ouvrier. J'ai autant de sympathie pour l'ouvrier que n'importe qui dans cette enceinte. J'ai travaillé presque toute ma vie et je pourrais dire: travaillé de mes mains. J'ai étudié notre situation. L'honorable député de Winnipeg-Centre a parlé d'une affiche annonçant en Grande-Bretagne les conditions d'existence au Canada. J'ai moi-même employé de la main-d'œuvre, et son histoire me rappelait les conditions plutôt difficiles qui existaient vers 1890 dans l'agriculture, aussi bien que dans l'industrie de l'Ontario. Je me rappelle avoir engagé à cette époque un jeune homme de vingt et un ans qui n'avait pas un sou en poche. Il a travaillé cinq ans dans notre ferme, trois avec mon père et deux avec moi. Aujourd'hui cet homme a une maison à lui et il représente exactement celui que décrit l'affiche en question. Il a payé sa maison, son bétail, ses meubles, sa ferme, et tout. Il a payé cela par son travail et joué le rôle d'honnête citoyen. Je vais citer d'autres cas. Il y a quelques années je suis allé à Onoway, dans l'Alberta, à environ quarante milles au nord-ouest d'Edmonton. J'ai eu l'occasion d'aller à dix milles d'Onoway, dans une région où les routes se construisaient à cette époque et savez-vous ce que j'y ai trouvé? J'y ai vu un individu venu de Londres, Angleterre, qui s'était fondé un foyer à cet endroit. Il était secrétaire de la municipalité, il possédait une bonne maison et des bâtiments en bon état. Je fus surpris de voir qu'un homme de son intelligence eût négligé de se fixer dans une meilleure partie du pays et eût choisi ce coin perdu pour s'établir. J'ai encore un autre cas à citer, celui d'un intime qui est arrivé seul de Londres à l'âge de seize ans vers 1890. Il est venu dans notre région où le travail était rare, même dans les districts ruraux. A cette époque, il travaillait pour 50c. par jour, ou pour ce qu'on lui donnait. Aujourd'hui, il possède une ferme tout aussi belle que celle qui est représentée sur l'affiche. Ajoutons en passant qu'il est allé visiter l'Angleterre au commencement de l'hiver. Cet individu n'a jamais reçu un sou qu'il n'a pas gagné à la sueur de son front et cependant, quand il est arrivé ici—c'est lui-même qui l'avoue—il ne savait pas comment réunir les deux palonniers d'une volée de derrière.

Comme on l'a déjà dit au cours du débat, je prétends que la terre est aussi bon marché dans le vieil Ontario que nulle part ailleurs au Canada, si nous tenons compte de la valeur des améliorations. En Ontario, aujourd'hui, nous offrons des terres gratuites et elles sont rapprochées des églises, des écoles, du chemin de fer et des marchés. Alors, pourquoi les gens envahissent-ils les villes? Le travail organisé a formulé certaines demandes. Les ouvriers ne veulent travailler que huit heures par jour et selon tel tarif; ils ne veulent faire que tant de travail en échange de tant d'argent. Le cultivateur doit faire concurrence aux marchés du monde et il doit travailler bien plus longtemps pour recevoir moins de rémunération. L'an dernier, au cours de la dernière session, une grève des facteurs a éclaté à Toronto. Les facteurs de ville recevaient alors $1,500 par an, alors que les facteurs ruraux ne recevaient que $600 et qu'à cette époque, ils tentaient d'obtenir un peu plus. En d'autres termes, l'employé de la ville touchait deux fois et demi plus que celui de la campagne. Pourquoi cela? Pourquoi les salaires sont-ils élevés dans les villes tandis que le Gouvernement lui-même persiste à payer les gens de la campagne moins cher que ceux des villes? C'est une chose que je ne peux pas comprendre. Tant que le Gouvernement et tous les intéressés n'auront pas établi l'uniformité des salaires, le courant continuera de couler vers les villes et nous aurons du chômage. Si les salaires étaient moins élevés dans les villes, dans les départements du Gouvernement—même dans le service civil—nous obtiendrions d'heureux résultats en ce qui touche l'émigration vers les villes. Les em-

ployés du service civil pensent ne pas recevoir assez, mais je prétends que si l'on abaissait un peu les salaires payés par le Gouvernement, il y aurait moins d'exode des régions rurales et vous n'auriez pas cette concurrence des jeunes gens brillants et intelligents des deux sexes qui accourent dans les villes et prennent les meilleurs postes que le service administratif puisse offrir. De plus, beaucoup de ceux qui aimeraient à rester à la campagne viennent à la ville parce qu'ils ne gagnent pas assez. Nous voulons que la situation soit moins attrayante dans les villes, qu'elle soit plus difficile. La rémunération des travaux ruraux devrait égaler au moins les salaires payés à la ville, sans quoi nous ne saurions espérer garder nos gens à la campagne; nous ne saurions avoir une campagne prospère ou accomplir tont ce que nous devons accomplir. Il est bon que les industries prospèrent, mais elles ne doivent le faire que jusqu'à un certain point et ce sont alors les régions agricoles qui doivent prendre la tête. C'est pourquoi je soutiens que si nous voulons obtenir la prospérité nationale réelle, il nous faut renverser l'ordre des choses et la situation actuelle; ceux qui travaillent à la campagne recevront davantage pour leurs labeurs et le travail des villes deviendra moins attrayant.

L'hon. M. MANION: Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que je crois en la sincérité de l'honorable député qui a présenté cette résolution (M. Woodsworth) et je crois aussi qu'il fait preuve, sans aucun doute, de beaucoup d'intérêt pour les ouvriers du pays. Bien que ne pouvant accepter certaines de ses conclusions, je suis néanmoins convaincu en même temps qu'il mérite la reconnaissance de tous les ouvriers du pays pour la sollicitude qu'il a montrée à leur égard. Pour ma part, je ne puis pas appuyer sa résolution, car je ne vois pas comment nous pourrions faire vivre tous les immigrants sans travail tandis que nos Canadiens aussi sans travail ne profiteraient pas des mêmes secours. Le député de Toronto-Ouest (M. Hocken) qui a parlé il y a quelques instants, a présenté pour ainsi dire le même argument. Cependant, la résolution ramène l'attention de la Chambre et du pays sur le présent état de choses en Canada et nous invite à rechercher les moyens de résoudre le problème.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a cette différence: le Canadien de naissance qui n'a pas d'emploi peut passer aux Etats-Unis, tandis que le pauvre diable d'immigrant ne le peut pas.

L'hon. M. MANION: Malheureusement, je sais que le Canadien de naissance n'est pas le seul à y passer, bon nombre des autres y émigrent aussi; actuellement, l'un et l'autre quittent le pays. L'exposé de la situation actuelle fait cet après-midi par des membres des différents groupes dans cette Chambre m'a intéressé. Mon très honorable leader (M. Meighen) a été dénoncé comme un pessimiste endurci pour avoir dit la même chose en termes modérés et plusieurs députés et journaux libéraux en ont dit autant de moi lorsque j'ai signalé la véritable situation, que tout le monde connaît, au cours du débat sur l'adresse. Mais le peuple sait ce qui en est et il réclame une solution. Je suis le mouvement général des affaires et du chômage depuis vingt-cinq ans au moins et je ne me souviens pas d'un état de choses aussi sérieux que celui qui existe actuellement. Je ne me rappelle certainement pas avoir jamais constaté autant de chômage, de stagnation dans les affaires et d'émigration. Le fait qu'au mois d'octobre dernier, période de grande activité habituellement, cinquante maires de l'Ontario ont demandé au Gouvernement provincial de leur aider à remédier au chômage déjà existant ou à prévenir le chômage en perspective durant l'hiver n'a jamais eu de précédent au Canada, autant que je me rappelle, et même autant que mes souvenirs historiques me ramènent dans le passé. Il est donc certain que le manque de travail est sérieux. Il est certain également que nous n'avons pas besoin de main-d'œuvre, en tout cas, de cette main-d'œuvre ordinaire qui ne cherche d'emploi que dans les villes et dans l'industrie. Quant à celle qui veut travailler aux champs, je crois que nous devons continuer d'en accueillir autant qu'il est possible d'en utiliser aux travaux de ferme.

L'honorable député de Restigouche-et-Madawaska (M. Michaud) a parlé de ramener au pays les Canadiens français qui ont émigré aux Etats-Unis. Je serais trop heureux, —et la majorité des Canadiens pensent de même, j'en suis convaincu,—je serais trop heureux de voir revenir de bons et utiles citoyens; mais ce n'est pas le temps d'essayer puisqu'il n'y a pas plus d'ouvrage pour eux que pour les autres ouvriers qui voudraient revenir. S'ils sont disposés à se livrer à l'agriculture, l'on devrait certainement les ramener, mais il est inutile de grossir actuellement, soit de Canadiens français ou d'autres, la population ouvrière des villes, puisque nous n'avons pas de travail à leur fournir et que les nouveaux venus ajouteraient seulement au nombre des chômeurs. Qu'il est triste de penser que nous ne sommes en Canada, pays plus grand que les Etats-Unis, et deux fois plus grand que l'Europe, en ne comptant pas la

Russie, que neuf millions, comparé à cent dix millions aux Etats-Unis et à trois cent millions dans le nord de l'Europe seulement! Et si vous songez à nos magnifiques richesses naturelles, à nos millions d'acres de terre arable, et à toutes ces autres ressources dont nous sommes si fiers, est-il assez navrant de nous voir à discuter aujourd'hui dans la Chambre des communes quoi faire pour les chômeurs; car c'est là le fond de la résolution. Cette discussion des moyens de remédier au chômage, dans un pays jeune, plein d'avenir et si riche en ressources latentes démontre assurément la gravité de la situation. Malgré les critiques de mon honorable ami de Brandon (M. Forke), et des honorables députés qui pensent comme lui, je persiste à prétendre, après sérieuse réflexion, que la principale cause de cette paralysie industrielle dans notre pays, c'est l'instabilité de la politique douanière du Gouvernement. Voilà, d'après moi, la raison principale de la stagnation dans les centres urbains. Je ne prétends pas qu'elle produit les mêmes effets dans les provinces des Prairies et j'admets même que celles-ci, de leur point de vue individuel et du point de vue régionaliste ont de très bonnes raisons de demander le dégrèvement du tarif douanier. A n'en pas douter, elles y gagneraient jusqu'à un certain point, temporairement, du moins, avec un tarif moins élevé. Mais il est également certain que dans les centres industriels du pays, dans les villes comme Toronto, Hamilton, Peterborough, Galt et Paris, dans la province d'Ontario, Sherbrooke, Montréal, Trois-Rivières, Québec et autres villes de la province de Québec, on a absolument besoin de protection pour maintenir les industries. Et il est certain que les cultivateurs des environs de ces villes ont absolument besoin de protection pour ces villes afin de conserver leurs marchés locaux dont a parlé il y a quelques instants l'honorable représentant de Brandon (M. Forke), chef du parti progressiste. Si vous ne protégez pas les industries, vous permettez simplement à la main-d'œuvre à bon marché de l'Europe, aux classes inférieures de l'Europe d'envahir ce pays. Sans une protection convenable, vous ne pouvez empêcher l'importation de leurs produits.

M. FORKE: Puis-je faire remarquer à mon honorable ami que ces classes inférieures de gens dont il parle sont les gens qui achètent nos produits?

L'hon. M. MANION: Ils sont forcés d'acheter nos produits, peu importe à quelles classes ils appartiennent, mais il n'existe aucune raison pour que nous achetions d'eux des marchandises si, en conséquence, nous devons fermer les portes de nos établissements industriels.

M. FORKE: Encore une question...

L'hon. M. MANION: Je sais quelle va être votre question avant que nous l'ayez posée.

M. FORKE: Mon honorable ami possède un esprit tellement logique qu'il peut dire quelle question je vais lui poser. Comment pourrons-nous payer nos importations si nous n'achetons pas de marchandises d'eux?

L'hon. M. MANION: Nous n'importons pas seulement, nous produisons dans ce pays, mais nous importons beaucoup de marchandises que nous produisons. Ce Gouvernement a, dans le passé, conclu un traité de commerce avec la France, et dans ce traité, on a abaissé le tarif sur une foule d'objets de luxe. On nous paye les marchandises que nous expédions en France avec une somme plus considérable d'objets de luxe. Mais pour ce qui est des marchandises que nous pouvons produire dans ce pays, et dont la production fait vivre nos industries, je crois qu'il vaut mieux payer un peu plus cher au besoin et tenir nos gens occupés plutôt que de forcer ces gens à prendre le chemin des Etats-Unis, pays le mieux protégé au monde, pour y gagner leur subsistance. Il est de nécessité absolue que nous ayons une politique tarifaire stable. Comme l'a fait remarquer l'honorable représentant de Toronto-Ouest, ce ne sont pas les réductions tarifaires, autant que l'incertitude de ces réductions, qui causent du malaise, bien que ces réductions aient causé un tort considérable. La menace de nouvelles réductions, l'incertitude et l'instabilité qui en résultent pour les intérêts commerciaux ont empêché les gens de placer leurs capitaux dans les entreprises industrielles, ont empêché le développement des industries actuelles et la multiplication des emplois que procurerait une production plus forte dans ce pays. Si nos établissements industriels ne peuvent pas même compter sur le marché local, ils ne peuvent subsister.

Le Royaume-Uni, en ce moment, compte un plus grand nombre de sans-travail que tout autre pays du monde, et la Grande-Bretagne est libre-échangiste. D'après les renseignements que me donnent mes lectures, les conditions, sous le rapport du chômage et de la déflation, sont pires en Grande-Bretagne, avec le libre-échange, que dans tout autre pays au monde. De plus, depuis quelques jours, les journaux du Canada et du monde entier nous disent que les constructeurs de navires d'Angleterre, les plus grands constructeurs de l'univers, ont perdu des contrats qui ont été accordés aux constructeurs d'Allemagne où une forte

politique de protection est en vigueur. Les Allemands, peuple le mieux protégé au monde, font concurrence aux chantiers maritimes anglais et tuent les industries de la métropole.

L'hon. M. LAPOINTE: Un bien piètre argument.

M. FORKE: Si tous les pays du monde adoptaient un tarif très élevé, qu'arriverait-il?

L'hon. M. MANION: C'est ce qui existe aujourd'hui, sauf au Canada—non seulement le tarif est élevé, mais on l'élève davantage; le Canada est le seul pays dont le tarif n'est pas élevé, si on en excepte l'Angleterre, où le libre-échange est en honneur.

M. FORKE: Sommes-nous plus à plaindre que les autres pays?

L'hon. M. MANION: Nous sommes plus à plaindre que les autres pays mieux protégés. Je crois que le seul autre pays où les conditions sont les mêmes, c'est l'Angleterre avec le libre-échange.

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous avons le débat sur le budget un jour trop tôt.

M. KENNEDY (Edmonton): Est-ce que mon honorable ami prétend que l'Angleterre a perdu des contrats et que l'Allemagne les a obtenus pour la simple raison que le premier de ces deux pays est libre-échangiste tandis que l'autre est protectionniste?

L'hon. M. MANION: Longtemps avant que la guerre changeât les conditions qui existent aujourd'hui, je sais, l'Angleterre perdait son commerce qu'accaparait l'Allemagne. Je puis citer dix des pays les plus importants d'Europe,—le plus grand est la Russie et les autres sont la Norvège, la Suède, le Danemark, la Hollande, l'Autrice-Hongrie, la Roumanie, la Bulgarie, l'Italie et la Suisse,—qui, avant la guerre, achetaient plus de l'Allemagne protectionniste que de l'Angleterre. Les seuls pays auxquels l'Angleterre vendait plus que l'Allemagne, avant la guerre, étaient la France, l'Espagne, le Portugal et un ou deux petits pays. L'Angleterre a été chassée du marché par l'Allemagne protectionniste, et pourquoi? Parce que l'Allemagne, grâce à son système de protection, produisait à aussi bon marché et...

M. BROWN: Cette discussion n'est-elle pas irrégulière? Il y a, sur le Feuilleton, un projet de résolution inscrit par l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen), traitant de toute la question du tarif.

Le très hon. M. MEIGHEN: On ne veut pas me le laisser présenter.

[L'hon. M. Manion.]

M. BROWN: Le très honorable chef de l'opposition peut encore avoir une chance de le faire. Il s'agit pour le moment de savoir si le Dominion doit s'occuper du chômage.

L'hon. M. MANION: Je suis à dire à mon honorable ami que, si nous avons une politique de protection convenable et stable, nous serons alors capables de nous occuper de régler la question du chômage.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable amis n'a-t-il pas lu dans les journaux que M. Green, président de la Fédération américaine du Travail, a déclaré qu'il y a vingt millions d'hommes sans travail aux Etats-Unis?

L'hon. M. MANION: Je doute qu'il y ait vingt millions d'ouvriers dans tous les Etats-Unis en temps ordinaire.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est M. Green qui a dit cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le journaliste ou M. Green devaient souffrir du *delirium tremens*.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami n'a pas lu cet article avec la lucidité d'esprit qu'il possède habituellement, car s'il veut réfléchir un instant, il se rendra compte qu'il n'y a probablement pas plus de vingt millions d'ouvriers aux Etats-Unis.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est M. Green qui a dit cela.

L'hon. M. MANION: Si mon honorable ami croit cela, il aurait dû lire autre chose. De fait, il y a du chômage aux Etats-Unis et je n'entends pas soutenir qu'il existe une politique nous permettant de nous débarrasser tout à fait du chômage. Mais jamais dans l'histoire du Canada, aussi loin que je puisse me rappeler—et ma mémoire peut se reporter au moins au commencement du siècle, si j'en juge par ce que j'ai lu, une situation aussi mauvaise n'a existé, si ce n'est durant la période allant de 1873 à 1878, alors que nous avions un tarif bas.

Je ne prétends pas qu'il faille une clôture autour du pays pour empêcher les marchandises d'entrer; je dirai même que le manufacturier qui tire injustement avantage du tarif devrait être puni par le degrèvement de l'article qu'il fabrique; mais je dis que nous devrions avoir une politique douanière stable qui donnât une plus grande confiance aux industries de notre pays et les encourageât à produire comme elles en avaient l'habitude. La raison exige que nous ayons une politique de protection, comme les autres pays en ont, pour garder notre marché local pour les Canadiens.

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Monsieur l'Orateur, le projet de résolution, présenté par l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), se lit comme suit:

La Chambre est d'avis que, si un immigrant est incapable de trouver de l'emploi dans les deux ans qui suivent son arrivée au Canada, le gouvernement fédéral doit alors accepter la pleine responsabilité de son entretien.

Autour de ce projet de résolution, des honorables députés ont débattu la question du chômage, celle de fermer la porte aux immigrants, celle d'annoncer pour recruter des immigrants comme nous le faisons dans les pays étrangers, et beaucoup la question du tarif. Ceci montre que mes honorables amis siégeant de l'autre côté de la Chambre sont impatients de débattre la question douanière.

L'hon. M. MANION: Les modifications apportées au tarif sont la cause des difficultés.

L'hon. M. ROBB: Les deux ailes de l'opposition semblent désirer la discussion de la question du tarif.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a qu'une opposition.

L'hon. M. ROBB: La question de l'immigration a toujours été une question essentielle en Canada et il n'y a pas de raison qu'il en soit autrement. Nous sommes tous des immigrants, soit directement soit comme descendants d'immigrants, et en discutant la question de l'immigration, nous devrions prendre une attitude plus amicale à l'égard du colon qui arrive. Je reconnais que, pour l'immigrant qui désire s'établir aujourd'hui sur une ferme en Canada, la situation est quelque peu différente de ce qu'elle était lorsque mon honorable ami le chef du parti progressiste (M. Forke) vint au Canada. Mais je ne pense pas qu'à cette époque le Gouvernement canadien fût obligé de prendre soin de mon honorable ami à son arrivée au pays ou qu'il se fût engagé à faire plus que ne promettaient les réclames distribuées dans tous les pays du monde et dans l'est du Canada, c'est-à-dire que l'on donnerait 160 acres de terre à tout homme désireux de venir les défricher. On a beaucoup parlé cette après-midi de la nécessité de modifier les affiches trop alléchantes. Mais mes honorables collègues doivent se rappeler que le ministère de l'Immigration n'ait pas le seul à faire de la publicité, particulièrement en Angleterre, pour attirer les immigrants. La province d'Ontario a un service d'immigration très complet en Angleterre, et quelques autres provinces également. Nous nous sommes entendus avec ces provinces pour travailler en commun dans l'intérêt de l'immigration. En dépit des raisons avancées aujourd'hui par l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), ces provinces nous demandent constamment de nouveaux immigrants pour coloniser leurs terres. L'honorable député de Fort-William et Rainy-River (l'hon. M. Manion) serait peut-être surpris d'apprendre que je tiens à la main une lettre du board of trade de Fort-William, datée du 8 décembre 1924 et demandant si le Gouvernement peut envoyer des immigrants coloniser la région septentrionale dans les environs de Fort-William.

L'hon. M. MANION: J'ai demandé la même chose.

L'hon. M. ROBB: Pourquoi mon honorable ami est-il revenu sur sa décision aujourd'hui et a laissé entendre...

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas désapprouvé l'immigration. En outre, puis-je faire remarquer que le Gouvernement actuel et certains gouvernements précédents ont commis l'erreur d'établir tous les immigrants dans les provinces des prairies et aucun dans le nord de l'Ontario, où nous avons besoin de colons?

L'hon. M. ROBB: Je constate avec plaisir que mon honorable ami approuve l'immigration. J'ai une lettre du board of trade de Dysart (Saskatchewan), qui approuve l'immigration. Je n'ai pas ici les dossiers, mais je suis sûr que mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken) me croira si je lui dis que nous avons au ministère une résolution du board of trade de Toronto me demandant d'établir des Canadiens français dans le nord de l'Ontario et affirmant qu'ils sont les meilleurs colons pour cette partie du pays.

L'hon. M. MANION: Le ministre a-t-il reçu la résolution adoptée l'autre jour par l'association des Vétérans de la grande guerre, les boards of trade et les conseils municipaux au sujet de l'état alarmant causé par le chômage parmi la population des quartiers ouvriers de Fort-William et Port-Arthur?

L'hon. M. ROBB: Je ne l'ai pas. Elle est peut-être au ministère. J'ai entendu avec plaisir l'honorable député déclarer que nous aurons toujours des sans-travail au Canada. Le chômage se fera toujours sentir en particulier dans les villes qui dépendent des ports maritimes, fluviaux ou des lacs. Mes honorables collègues doivent se rappeler qu'il existe des milliers, des centaines de mille personnes qui trouvent de l'emploi pendant la saison de navigation, par exemple les marins qui trouvent à se placer sur les navires. Parmi ces derniers, l'on remarque ceux qui naviguent

sur les navires du service côtier des Etats-Unis, mais qui demeurent au Canada. A la clôture de la navigation, à l'automne, ils reviennent à leur foyer. De la sorte, on peut toujours organiser une manifestation de sans-travail si l'on veut s'en donner la peine. Cela peut sembler paradoxal, mais je crois que, plus la navigation est active durant l'été, plus le trafic est intense pendant cette saison, il est inévitable que le chômage sera plus accentué pendant l'hiver dans ces ports maritimes, particulièrement ceux qui sont bloqués par les glaces, parce que des centaines de mille ouvriers y travaillent à l'arrimage des navires ou font d'autres travaux. De cette façon, il y aura toujours des sans-travail.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre dit-il qu'il y a des centaines de mille ouvriers dans les ports canadiens bloqués par les glaces l'hiver?

L'hon. M. ROBB: Des dizaines de mille arrimeurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est mieux.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami a-t-il déjà passé sur les quais de Montréal, Québec, Toronto, Hamilton et Fort-William?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. ROBB: Qu'il demande à son voisin combien l'on compte de débardeurs manipulant le grain et exécutant d'autres besognes à Fort-William et à Port-Arthur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il me semble que j'ai fait œuvre louable en faisant descendre mon honorable ami de centaines de milles à "dizaines de mille".

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami a un peu retraité également.

M. HOCKEN: Si ces gens ont du travail tout l'été, ils doivent avoir des économies pour l'hiver. Il ne sont pas dans la gêne.

L'hon. M. ROBB: Ils ne le sont pas, et c'est pourquoi je prétends qu'il n'existe pas, au pays, autant de chômage ou de misère qu'on cherche à le faire voir. Je ne suis pas seul de cet avis. A la fin de décembre, ou au début de janvier, je pense, j'eus l'avantage de passer une journée en conférence avec un groupe de banquiers du pays, des hommes très renseignés sur la situation à Montréal; l'un deux, universellement estimé, et que l'on n'a jamais considéré comme un soutien du parti libéral, mais qui appartient à une famille dont les membres sont des conservateurs bien connus, déclarait que selon lui, c'était un crime de lèse-patrie de faire circuler les bruits qu'il y avait du chômage au Canada. Il disait: "Je suis content qu'à Montréal l'état de choses ne soit pas pire qu'il n'a été d'année en année." Et avec énergie il affirma que c'était calomnier le pays que de tant parler de chômage.

M. IRVINE: Le ministre veut-il laisser entendre que, pour ce qui concerne le chômage, il prendra de préférence la parole d'un banquier plutôt que celle des autorités du travail organisé dans tout le pays?

L'hon. M. ROBB: Je prendrais de préférence la parole de ce monsieur que celle de gens organisés pour des fins politiques et intéressés à faire croire que le chômage sévit dans tout le pays.

M. WOODSWORTH: Le ministre mettrait-il en doute les statistiques que je vais citer et que j'ai cueillies dans les documents de la commission du Travail du gouvernement du Manitoba? Ces statistiques font voir 11,304 personnes secourues, au coût de $180,790, soit beaucoup plus que l'année précédente. J'ai tout le relevé que je puis lire; alors le ministre ira-t-il dire qu'il s'agit là de fins politiques?

L'hon. M. ROBB: Je dis qu'en certains centres urbains il y a toujours plus ou moins de chômage.

M. SPENCER: Je crois que le ministre n'était pas ici quand eut lieu la conférence tenue au sujet du chômage. Je lui demanderais si le sentiment général de cette conférence était le même que celui du banquier, dont il a parlé?

L'hon. M. ROBB: Cette réunion avait été convoquée par le département au commencement de l'année en vue de bien définir l'attitude du Gouvernement, pour qu'il n'y ait pas de malentendu au sujet de ses vues sur la question de l'aide aux chômeurs au cours de l'hiver. Voici, maintenant, un habitant de l'Ouest qui ne s'oppose pas à la venue d'immigrants en ce pays. C'est un homme sage et il ne demande pas au Gouvernement de venir en aide aux sans-travail, soit au moyen d'aumônes ou de l'assurance contre le chômage. J'ai à la main copie d'un discours prononcé le 6 décembre à Ottawa, par l'honorable M. Herbert Greenfield, premier ministre de l'Alberta. Il raconte que son père avait voulu faire de lui un négociant, mais qu'il voulait, lui, être cultivateur; il vint, au Canada, il se fit agriculteur et il est reconnu, aujourd'hui, pour un cultivateur prospère. Et il affirme que les perspectives sont aussi engageantes que lors de son arrivée pour celui qui est disposé à travailler.

M. IRVINE: Quelle est la date de ce rapport?

L'hon. M. ROBB: C'est un discours prononcé le 6 décembre 1924. Maintenant, le Gouvernement ne saurait accepter la résolution telle que l'a présentée l'honorable député de Winnipeg-Centre. Si elle veut dire quelque chose, elle demande simplement que nous offrions une prime à ceux qui ne veulent pas travailler et les gens, gâtés par les secours qu'ils reçoivent en Angleterre s'en viendraient ici dans l'attente que le Gouvernement leur assurera la subsistance. Le Gouvernement ne veut pas cela et, en son nom, je déclare que cette résolution ne peut être acceptée.

M. LADNER: Dans une partie de mon comté le problème du chômage devient d'année en année, plus aigu; et aux yeux d'un grand nombre, c'est devenu une question d'importance fédérale ou nationale.

L'hon. M. STEWART: A quelle époque de l'année?

M. LADNER: Vers le mois de décembre, surtout quand le travail à l'extérieur cesse en Colombie-Anglaise et que les récoltes sont terminées. Dans ce temps-là des milliers de gens viennent des prairies à Vancouver et, bon nombre se fixent dans la municipalité de Vancouver-Sud; puis à l'arrivée de l'hiver on se trouve en face d'un chômage sérieux.

M. FORKE: N'est-il pas vrai que beaucoup de gens de Vancouver vont travailler dans notre région des prairies et s'en retournent chez eux avec de l'argent?

M. LADNER: Oui, mais le malheur, c'est qu'ils n'en rapportent pas beaucoup dans leurs foyers, à cause d'une difficulté ou autre. Sans que ce soit leur faute ou celle des cultivateurs, il ne leur reste pas beaucoup d'argent à leur retour. Ils viennent à Vancouver-Sud et il leur est très difficile de se tirer d'affaire. Il y a des hommes qui se présentent à la suite de pareilles annonces, comme des honorables députés l'ont indiqué à la Chambre; ils se déplacent d'une province à une autre et finalement s'échouent dans la ville. En Colombie-Anglaise, un grand nombre se rendent à Vancouver-Sud. Il en résulte que la municipalité déjà chargée de dettes est obligée d'assumer une responsabilité qui incombe en réalité au gouvernement fédéral. Ce gouvernement fait de la réclame dans toutes les parties de l'Europe pour inciter les gens à émigrer au Canada, et au sens de quelques-uns d'entre nous, il est injuste de s'attendre que la responsabilité de parer aux embarras qui s'ensuivent incombe aux autorités municipales. Si les municipalités ne viennent pas en aides à ces gens, ils souffrent d'un état de choses indescriptible.

Je félicite l'honorable député (M. Woodsworth) d'avoir déposé cette résolution devant la Chambre. C'est une question importante au point de vue immigration et administration municipale et aussi au point de vue provincial. En Colombie-Anglaise, un grand nombre de gens qui arrivent dans les municipalités ne peuvent trouver de l'ouvrage et naturellement les institutions de charité de cette partie du pays sont obligés de les faire vivre. Il est un aspect de la résolution qui n'est pas précisément de mon goût, si j'en saisis l'exacte signification, à savoir que le Gouvernement doit accepter la pleine responsabilité de soutenir l'immigrant en lui versant de l'argent. Il me semble que s'il s'agit de faire l'aumône à ces personnes, aucun honorable député n'y souscrira; je sais que c'est un fait que les sans-travail respectables n'y consentiraient pas eux-mêmes, car ils ne veulent pas d'aumônes mais de l'ouvrage.

M. WOODSWORTH: Je suis d'accord avec l'honorable député, mais ce que je veux dire, c'est que si l'on ne fait rien pour leur donner un emploi on ne devrait pas les laisser sans moyen de subsistance.

M. LADNER: Je suis heureux que l'honorable député donne cette explication. A mon avis, la résolution serait plus digne d'éloge s'il y était dit spécifiquement qu'on devrait fournir de l'ouvrage à ces immigrants, car après tout, c'est là ce qu'ils veulent. Le Gouvernement actuel s'est engagé, non seulement dans ses promesses d'avant les élections mais encore dans les discours du trône les uns après les autres, à s'occuper de l'immigration, du tarif, du problème des chemins de fer, etc., mais dans le domaine des réalisations—et j'en appelle là-dessus au jugement et à l'équité de la députation—son œuvre des quatre dernières années n'est pas considérable. Quand il s'occupe du transport, en rétablissant l'accord du pas du Nid-de-Corbeau il détraque et dérange tout notre système de transport et crée une confusion préjudiciable ou Dominion, et laisse encore le problème sans solution. Quand il touche au tarif, il fait des recommandations tendant à éliminer le régime de la protection et cause une telle perturbation qu'il chasse les capitaux, que l'industrie devient craintive et que la prospérité nationale en souffre. Je constate que d'après les pronostics des journaux—et il est étonnant avec quelle justesse les journalistes prévoient les projets du Gouvernement—le budget contiendra des propositions tendant à élever les droits sur plusieurs denrées. J'ai hâte de savoir demain

comment les honorables députés à ma gauche accueilleront pareilles propositions.

Quant au chômage, lorsque le Gouvernement entra en fonctions, les autorités fédérales se reconnaissaient une responsabilité relativement au chômage parce qu'on regardait la chose comme un problème national résultant jusqu'à un certain point de la Grande guerre. Mais à son arrivée aux affaires, ce Gouvernement-ci déclara, au mépris de sa promesse antérieure, qu'il ne chercherait pas à remédier au chômage, sous prétexte qu'aux termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, la question était du ressort des autorités provinciales. Les gouvernements provinciaux nient cette responsabilité, ils allèguent que c'est une situation commune à tout le Canada, et provenant jusqu'à un certain point de la guerre, et donc que le Gouvernement fédéral a le devoir de s'occuper des sans-travail. Entre temps, nos chômeurs souffrent. Que le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) parcoure les quartiers pauvres de nos villes et vienne voir la situation de ses propres yeux. Il s'apercevra qu'il y a du chômage et que plusieurs Canadiens éprouvent beaucoup de misère et de privations. Par suite de l'inaction des autorités fédérales, ce sont les autorités municipales et les institutions de charité qui doivent venir en aide aux femmes et aux enfants affligés des sans-travail. Cela ne devrait certainement pas être, surtout quand c'est une responsabilité qui incombe d'abord au gouvernement fédéral, en particulier à cause de sa politique d'immigration. Je prétends qu'avant de faire venir de nouveaux immigrants en ce pays pour grossir les rangs des chômeurs, le gouvernement fédéral devrait aider aux nécessiteux qui sont déjà ici et qui souffrent.

Il me paraît donc que le remède contre le chômage est un bon tarif protecteur. Je sais que la gauche progressiste diffère d'opinion, mais que les membres de la droite, tout en partageant mes convictions, manqueront toujours du courage qu'il faut pour adopter la politique propre à soulager le chômage actuel. L'honorable député de Brandon (M. Forke) a dit que la protection douanière est toujours mise en avant dans ces questions. (*Exclamations.*)

Si nous proposons la protection douanière en différentes circonstances, c'est que nous croyons sincèrement qu'elle offre le seul moyen de relever l'industrie et le commerce si malades en ce moment.

Un DEPUTE: Quelle idée!

Le très hon. M. MEIGHEN: Attendez à demain avant de rire.

[M. Ladner.]

M. LADNER: Quand nos collègues progressistes doutent de l'efficacité de notre proposition et que pour les convaincre nous leur citons l'exemple des Etats-Unis, où la prospérité publique est assurée par la protection douanière, ils nous rétorquent que la situation respective des deux pays est bien différente. Au vrai, la frontière qui les sépare n'est qu'imaginaire; leurs conditions géographiques sont similaires. Cependant la population des Etats-Unis a atteint le chiffre de 110,000,000 en cent vingt-cinq ans, tandis que celle du Canada n'est encore que de 9,000,000. Comment expliquer une telle différence? L'immigration seule ne peut en être la cause, car nous savons qu'elle ne figure que pour 30 pour 100 de l'augmentation, et les naissances pour 70 pour 100.

M. GARLAND (Bow-River): Est-ce que l'honorable député oublie que le tarif protecteur est appliqué en ce pays depuis cinquante ans?

M. LADNER: Non. Vous oubliez vous-même que notre régime douanier n'applique pas le système protecteur, mais un système de droits réduits. Entre 1870 et 1920 le droit moyen appliqué dans les Etats-Unis aux marchandises importées est supérieur au droit canadien de 50 à 250 pour 100. Ajoutons que les salaires aux Etats-Unis ont été plus élevés et la vie a été moins chère qu'en Canada.

M. HOEY: Pourquoi le tarif n'a-t-il pas été augmenté entre 1911 et 1921?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il l'a été.

M. LADNER: Pour moi il ne l'a pas été assez. La situation politique et économique du pays n'a pas encore inspiré au Gouvernement assez de courage pour faire les augmentations qui s'imposent. Il est regrettable que le ministre des Finances ait cru devoir, au nom du Gouvernement repousser la proposition du député de Winnipeg, car c'est une proposition très importante et dont le Gouvernement devrait faire le plus grand cas. Je ne sais si. . .

M. BROWN: L'orateur est-il pour ou contre la résolution?

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

Reprise de la séance

M. LADNER: A six heures, le député de Lisgar (M. Brown) me demanda si j'étais pour ou contre le projet de résolution, mais monsieur l'Orateur a quitté le fauteuil avant que j'eusse le temps de répondre. La résolution est rédigée de telle sorte qu'elle invite le Gouvernement à distribuer des aumônes

ou des secours en argent aux sans-travail. L'auteur a expliqué que ce n'était pas le but de sa motion, mais qu'elle visait à faire donner du travail aux chômeurs ou à favoriser l'adoption d'une politique qui procurât du travail à tout le monde. Interprétée ainsi, la motion a tout mon appui. La situation du Canada est telle qu'il va falloir s'en occuper autrement que ne l'a fait jusqu'ici le ministère actuel.

M. GARLAND (Bow-River): Et le ministère précédent aussi. Sa responsabilité est aussi grande.

M. LADNER: Que mon honorable ami rappelle ses souvenirs! Le gouvernement précédent a fait voter de fortes sommes et a tenté un effort afin d'apporter remède au fléau du chômage; de plus,—et c'est un fait qui lui fait grandement honneur,—l'ancien gouvernement a cherché et utilisé tous les moyens disponibles afin de remettre en mouvement ce rouage des industries canadiennes; il a fait construire des navires au pays; il a procuré du travail aux ouvriers canadiens plutôt que de faire exécuter ces entreprises à l'étranger. Dans cet ordre d'idées, le parti conservateur a été conséquent avec lui-même depuis les soixante-dix dernières années. Il s'est toujours efforcé d'élaborer son programme économique de manière à procurer du travail au peuple canadien; il a fait en sorte de fournir un marché domestique à nos produits avant que les étrangers pussent nous les enlever. Loin de moi l'idée de faire une dissertation sur la doctrine protectionniste; j'ai la conviction toutefois qu'un examen pratique de la question sur ce continent de l'Amérique du Nord, placés comme nous le sommes en face de nos voisins du Sud et séparés d'eux par une ligne imaginaire, amènera n'importe quel honorable député à conclure que cette politique est saine. De fait, c'est la seule qui puisse donner une solution à l'angoissant problème du chômage.

M. SPENCER: Quand l'honorable député parle d'étrangers, applique-t-il ce terme à l'Angleterre?

M. LADNER: Je n'ai pas employé le mot "étrangers" dans un sens dérogatoire. Ce mot a donné lieu à toute une discussion ici, l'autre jour. Par ce terme j'ai voulu désigner ceux qui vivent en dehors de nos frontières; au point de vue économique, l'expression s'applique à tous ceux qui ne sont pas domiciliés au Canada.

Je tiens à appeler l'attention de mes collègues sur ce qui s'est passé au sujet des 500,000 hommes qui se sont enrôlés pour la défense du pays et qui l'ont effectivement sauvé des atteintes de l'Allemagne. Lorsqu'ils réclamèrent leurs droits et privilèges de citoyens canadiens, après la démobilisation et leur rapatriement, la situation était telle qu'ils ne purent gagner leur vie ici. Environ 4,000 pensionnaires de l'Etat canadien sont domiciliés aux Etats-Unis, tandis qu'au delà de 152,000 vétérans sont allés gagner de l'autre côté de la frontière la subsistance qu'ils auraient dû trouver au pays. Plus que cela, bien que les chiffres officiels estiment à 182,000 le nombre des citoyens canadiens qui ont acquitté la taxe d'admission aux Etats-Unis,—ce qui dénote leur intention bien arrêtée d'y établir leurs domiciles,— il est plus vraisemblable que 350,000 Canadiens ont traversé la frontière au cours de l'année écoulée. Ce dernier chiffre m'a été fourni par des fonctionnaires responsables du service d'immigration des Etats-Unis; il appert qu'un bon nombre de ces émigrants n'avaient pas l'argent nécessaire pour acquitter la taxe d'admission; ils ont donc pris des routes détournées; ils ont traversé les forêts afin de pouvoir pénétrer sur le sol américain.

Depuis six heures, j'ai fait venir de mon bureau un ouvrage que tous mes honorables amis devraient avoir sous les yeux dans des circonstances comme celles-ci. La Chambre a déjà entendu la citation de plusieurs extraits de cet ouvrage. Il est intitulé: "Industry and Humantiy" et il a été écrit par le premier ministre (M. Mackenzie King). Or, si nous tenons compte des réflexions solonnelles et sérieuses que mon très honorable ami a faites avant d'assumer la tâche de diriger un parti politique; si nous considérons les opinions qu'il a émises à son titre d'économiste, nous constatons que la manière de voir du premier ministre coïncide passablement avec les idées que l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth). A la page 237, je relève les paroles suivantes; je ne saurais dire qu'elles révèlent ces qualités de précision et de clarté que nous sommes en droit d'attendre de la part de mon très honorable ami; en l'occurrance toutefois, il est possible de se faire une idée de sa tendance d'esprit. Voici:

> C'est la crainte du chômage qui est la source de la plupart des inquiétudes dont s'angoisse l'ouvrier. En réalité, la crainte du chômage chez l'ouvrier c'est la peur que le capital...

J'appelle particulièrement l'attention des honorables députés de la droite sur ce passage

> ...ne fasse défaut pour maintenir l'industrie en activité constante et dans des conditions qui lui permettront de rémunérer raisonnablement son travail.

Et voilà précisément la prétention des membres de l'opposition. La situation est si troublée au pays du fait de l'attitude vacillante du Gouvernement en ce qui regarde les rema-

niements à apporter au tarif douanier, que le capital est devenu craintif. Tous ceux qui ont des relations avec les industriels ou ceux qui ont des capitaux à placer savent fort bien de quoi il retourne. La grande inquiétude des capitalistes, ce qu'ils redoutent par-dessus tout, c'est qu'après avoir placé leur argent dans quelque industrie particulière escomptant la stabilité du tarif, le Gouvernement ne le modifie sans avis préalable et que du coup leurs capitaux ne soient perdus. Le capital est un article qui passe avec la plus grande facilité d'un pays à un autre. Vous ne pouvez le garder au pays. Or, lorsqu'il écrit à titre d'économiste, le premier ministre a donc parfaitement raison d'affirmer qu'il est impossible de fournir constamment à l'industrie les capitaux nécessaires, dans des circonstances qui lui permettent de rémunérer convenablement la main-d'œuvre qu'elle emploie, à moins d'avoir la perspective d'une certaine stabilité.

Et encore à la page 346 du même ouvrage, je relève un autre paragraphe relatif au chômage. J'ai tenté de faire le relevé de tous les passages de ce livre touchant le problème du chômage. Or, dans tout cet ouvrage de 548 pages, je n'ai pu découvrir que deux paragraphes assez courts, de 10 à 15 lignes chacun, qui ont trait à ce problème. Le second paragraphe est ainsi conçu:

L'assurance contre le chômage reconnaît qu'un être humain laissé à lui-même, non moins qu'une machine, doit être l'objet de soins lorsqu'il est au repos. Elle reconnaît également qu'il n'est rien de plus préjudiciable au maintien du niveau de l'existence ou de plus contraire à la conservation d'un minimum de conditions hygiéniques de vie qu'un chômage général ou constant. Lorsque l'oisiveté est attribuable à un vice de l'ordre social...

J'appelle l'attention de la droit sur ces mots.

...lorsque l'oisiveté est attribuable à un vice de l'ordre social plutôt qu'à la faute du particulier concerné, il incombe à l'Etat de sauvegarder son propre bien, et cela non pas tant dans l'intérêt de l'individu que dans l'intérêt de la société.

Si ces paroles ont aucun sens, elles ne diffèrent guère de la résolution de l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth). Je ne connais pas, monsieur l'Orateur, d'exemple pratique plus frappant au sujet de la nécessité de l'intervention de l'Etat que les troubles qui sévissent aujourd'hui dans la Nouvelle-Ecosse. Nous avons déjà abordé cette question, mais je ferai observer aux honorable députés la déclaration des délégués qui sont venus à Ottawa afin d'avoir une entrevue avec le Gouvernement à cet égard:

Jamais auparavant le travail a-t-il été aussi rare et aussi incertain, l'avenir aussi peu engageant et l'industrie aussi découragée. Les moyens d'existence disparaissant de plus en plus, une foule d'artisans seront peut-être forcés de quitter la Nouvelle-Ecosse s'ils n'ont aucun secours.

[M. Ladner.]

Ces commentaires, je tiens à les faire remarquer surtout au ministre intérimaire des Finances (M. Robb) qui, au cours de ses observations, quelques minutes avant la suspension de la séance, a dit qu'il était difficile de trouver des sans-travail au Canada. Cette délégation est venue à Ottawa non seulement pour exposer ses griefs et les difficultés au ministère mais aussi pour suggérer un remède. Maintenant, quel remède a-t-on proposé? Donner de l'emploi aux chômeurs. Il est bel et bon pour les honorables députés de discuter des théories et mettre de l'avant des cas hypothétiques en suggérant des solutions, mais dans le monde des affaires ce sont les faits qui comptent. Voici un exemple d'un chômage malheureux et nous avons des citoyens méritant de se faire écouter sur ce sujet et qui exposent la situation au Gouvernement et proposent un remède, celui de la protection. J'aimerais que les membres des groupes libéraux et progressistes qui ont différé d'opinion avec nous cet après-midi nous indiquassent quelque autre moyen de donner du travail à ces désœuvrés sans que ceux-ci soient obligés de s'expatrier comme l'on fait des vétérans.

Nous devons reconnaître d'une façon générale, monsieur l'Orateur, que dans ce siècle industriel, nuos trouvons les capitalistes parfois en coalition, parfois constitués en compagnies où un grand nombre de petits intérêts...

M. WOODSWORTH: Je soulève une question de règlement. J'ai présenté cet après-midi une résolution conçue dans des termes fort précis:

La Chambre est d'avis que si un immigrant est incapable de trouver de l'emploi dans les deux ans qui suivent son arrivée au Canada, le gouvernement fédéral doit alors prendre la pleine responsabilité de son entretien.

Cette résolution ne traite qu'un aspect du chômage et invite le gouvernement fédéral à adopter une ligne de conduite particulière à cet égard. Il me semble que c'est enfreindre le règlement que de porter la discussion dans le domaine du chômage en général ou de vider cette question par des moyens tout autres.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Est-ce que quelque autre honorable député désire se faire entendre sur cette question de règlement?

L'hon. M. STEVENS: Monsieur l'Orateur, je comprends que mon honorable ami (M. Woodsworth) désire limiter le débat à sa résolution, mais je prétends qu'il est impossible d'établir une différence entre les sans-travail qui viennent d'arriver au pays et les chômeurs en général. Nous ne pouvons borner nos observations aux immigrants qui ne vi-

vent parmi nous que depuis deux ans. Si telle est la décision de monsieur l'Orateur, nous ne pourrons continuer le débat.

M. LADNER: En ce qui concerne la question de règlement, je prétends que lorsque l'on emploie une expression générale telle que "prendre la pleine responsabilité de son entretien" cette expression ne signifie rien à moins que cette responsabilité ne soit convertie sous quelque forme de remède, et comme celui-ci n'est pas suggéré dans la résolution, il appartient aux honorable députés de proposer au Gouvernement celui qu'ils croient convenir le mieux. Je ne sais pas comment l'honorable député qui a soulevé la question de règlement peut nous nier le droit de suggérer le remède que nous croyons le meilleur.

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, je ne retiendrai pas longtemps l'attention de la Chambre au sujet de cette question de règlement. La résolution n'est pas indirecte. Elle dit:

La Chambre est d'avis que si un immigrant est incapable de trouver de l'emploi dans les deux ans qui suivent son arrivée au Canada, le gouvernement fédéral doit alors prendre la pleine responsabilité de son entretien.

La résolution est entachée d'un socialisme mitigé en ce qu'elle charge l'Etat de trouver de l'emploi aux nouveaux venus pendant les deux premières années de leur séjour au pays. Or, nos amis occupant le coin de la Chambre, avec une ferveur toute apostalique, veulent prendre ce texte et parcourir le pays prêchant partout la protection; mais ce serait là une infraction flagrante du règlement de la Chambre. Je maintiens que rien n'est plus facile que de faire insérer au Feuilleton une motion rédigée dans des termes d'une vague généralité et puis, sous le couvert du débat sur la résolution, de discuter toutes sortes de questions. La présente résolution n'est pas de cette catégorie. Je crois que le règlement de la Chambre prescrit que la discussion ne doit pas s'écarter de la question, et sans avoir eu le plaisir d'entendre toutes les observations de l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner), je crois qu'il enfreint le règlement et qu'il devrait rester dans la question.

L'ORATEUR SUPPLEANT: A propos de l'appel au règlement, le projet de résolution est ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que si un immigrant est incapable de trouver de l'emploi dans les deux ans qui suivent son arrivée au Canada, le gouvernement fédéral doit alors prendre la pleine responsabilité de son entretien.

Je crois que tout honorable député a le droit, sous certaines réserves, de démontrer que par suite du fait qu'un gouvernement fédéral n'a pas pris certaines mesures ou fait certaines démarches, ou à cause de certaines décisions de l'Etat touchant certaines choses, des immigrants sont dans l'impossibilité de trouver un emploi et que par conséquent l'Etat n'est pas dégagé de la responsabilité de subvenir à leurs besoins. Je crois que l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner) se conforme au règlement quand il expose que l'adoption de certain programme empêcherait ces immigrants d'être sans travail et d'être à charge de l'Etat.

M. MARTELL: Votre honneur a parlé d'un gouvernement ou parlement fédéral. Est-ce que je puis vous faire remarquer qu'il n'y a qu'un seul parlement fédéral?

L'ORATEUR SUPPLEANT: Il y a plusieurs parlements mais un seul parlement fédéral.

M. LADNER: Grâce à notre régime économique le capital joue un rôle important dans les affaires de l'industrie et du commerce; plus que cela, l'existence établie des grosses compagnies et corporations permet à des milliers de petits intéressés, dont les parts individuelles ne dépassent pas deux ou trois cents dollars en valeur de se grouper pour former une compagnie à responsabilité limitée ayant une administration et une direction centralisées et réaliser ainsi des bénéfices sur leur placement. Parfois ces conseils de direction s'unissent et alors nous avons les coalitions, les trusts et les mergers qui font l'objet des attaques que lance de temps en temps le ministre du Travail (M. Murdock). En passant, je puis bien signaler au ministre du Travail que la coalition des arboriculteurs fruitiers qui est, dit-on, responsable, pour une bonne part, du chômage en Colombie-Anglaise continue à fonctionner et que le gouvernement provincial persiste à dire que la situation ne le regarde pas.

L'hon. M. MURDOCK: A l'ordre.

M. LADNER: Et il laisse au solliciteur général l'obligation de poursuivre cette coalition en justice. Je crois que lorsqu'il s'agit d'une question comme celle qui fait l'objet de la présente motion certains obligations incombent à l'Etat. Chez les sans-travail le Gouvernement doit distinguer ceux qui veulent travailler de ceux qui ne le veulent pas; il doit protéger les innocents, les femmes et les enfants et les hommes qui sont victimes du développement intense de notre régime industriel et commercial. J'affirme qu'en ce moment le Gouvernement ne fait absolument rien. Et il ne prétend rien faire: il déclare catégoriquement que le chômage, une question

d'importance nationale, est du domaine des provinces. Dans le *Mail and Empire* du 23 mars je remarque à ce sujet une dépêche datée de Calgary le 22 mars et je comptais entendre un mot d'explication des deux représentants de cette ville (M. Irvine et M. Shaw). Voici la dépêche:

Le contingent des sans-travail fait à pied un trajet de vingt-deux milles

Les marcheurs de Calgary montent dans le convoi à marchandises en route pour Edmonton.

La route est couverte de neige piétinée et fondue après leur passage

Les hommes affirment que le gouvernement provincial ne les traite pas avec justice.

Après vingt-deux longs milles de la marche la plus pénible cent membres du contingent de cent vingt-cinq sans-travail célibataires qui quitta Calgary samedi matin pour faire à pied la route de deux cents milles jusqu'à Edmonton, sont arrivés hier soir à Airdrie où les villageois hospitaliers leur ont servi des aliments et du café chaud et leur ont offert un gîte pour la nuit dans le soubassement de l'église méthodiste.

Ce matin ayant entendu dire que le Pacifique-Canadien devait envoyer un train de marchandises directement à Edmonton, c'était à qui arriverait le premier pour choisir une place dans les wagons, sans que les agents de la compagnie ni de la police provinciale fissent quoi que ce soit pour les en empêcher. Ils firent ainsi environ cent vingt-cinq milles à bord du train, et là reçurent l'ordre de l'évacuer. La police du Pacifique-Canadien avait quitté Calgary à 4 h. 45, à bord d'un train de voyageurs, pour faire exécuter cet ordre.

Il fallait que la petite armée mette sa menace du vendredi à exécution le lendemain. Le chef, du nom de A. J. Boulter, attendit trop longtemps et ses hommes manquèrent le train de marchandises qu'ils comptaient prendre. Il leur fallait soit marcher, soit tout abandonner. Ils marchèrent.

Pourtant le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) dit qu'il n'a pas entendu parler de chômage en Canada.

En terminant, je dis que c'est une question dont le Gouvernement doit s'occuper. Elle devrait tous nous intéresser. Après les explications données par l'auteur du projet de résolution, je me prononce en sa faveur et je l'appuierai de mon vote.

M. WOODS: Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat avant d'arriver, il y a quelques instants. Il me semble que si nous voulons développer notre pays, il nous faut des immigrants. On ne peut pas édifier une nation sans la peupler. Quant au chômage, je suis persuadé que même si l'on restreint l'immigration et qu'on diminue la population, il y en aura toujours un peu. Certains individus ayant un métier déterminé refuseront de travailler à autre chose, même s'ils en ont l'occasion. Beaucoup de nos grandes villes encouragent trop le système des secours de chômage. Je compatis beaucoup avec les ouvriers honnêtes qui sont incapables de trouver un emploi, surtout les ouvriers des villes qui ont une grosse famille à faire vivre. Mais je ne compatis pas avec les hommes forts, jeunes et vigoureux qui refusent d'aller à la campagne pour y gagner honnêtement leur vie. Si ma mémoire ne me fait défaut, je crois avoir lu dans les journaux au commencement de l'hiver qu'environ 500 chômeurs étaient venus demander de l'emploi au gouvernement à Ottawa. Un marchand de bois voulait en engager un nombre à peu près égal pour aller dans la forêt couper du bois.

M. LAPIERRE: De quelle partie de l'Ontario venait-il?

M. WOODS: Je ne sais pas trop; je crois qu'il venait de la province de Québec. Dans tous les cas, après avoir offert du travail à environ deux cents de ces chômeurs, il ne put en décider qu'un seul à venir travailler dans la forêt.

M. STEWART (Humboldt): Il serait intéressant de savoir combien parmi ces chômeurs tombaient dans la catégorie de ceux que vise la résolution, c'est-à-dire ceux qui demeurent au Canada depuis moins de deux ans.

M. WOODS: Il est pour ainsi dire impossible de tenir note de tous ceux, parmi les gens chômant au Canada, qui sont arrivés ici depuis moins de deux ans. Je me suis laissé dire par un de nos collègues qui allait aujourd'hui au département de l'Immigration pour procurer de la main-d'œuvre à certaines gens de sa localité, qu'il avait eu de la difficulté à en trouver pour travailler dans les fermes de sa région. Bien qu'il y ait dans l'Ontario abondance d'emplois, on trouve que beaucoup de gens ne veulent pas travailler à moins que ce ne soit quelque emploi spécial ou encore qui ne veulent travailler que dans les grandes villes. Il y a un ou deux ans plusieurs individus ont marché de Toronto à Ottawa pour demander au Gouvernement de leur venir en aide; or on nous a informés que tout le long de la route ils auraient pu se procurer du travail dans les fermes, mais qu'ils l'avaient refusé pour continuer jusqu'à Ottawa. Eussé-je été le maître, je les aurais invités à retourner à Toronto à pied. Voilà, mon attitude à ce sujet. J'ai longtemps travaillé à raison de 50 c. par jour et longtemps aussi à $150 par année. J'ai travaillé dans différents genres d'occupation; je sais ce qu'est le travail et les immenses difficultés qu'il comporte. Mais dans ma jeunesse, je n'ai jamais refusé un emploi. Si je pouvais avoir un dollar par jour, je le prenais, sinon je me contentais de la moitié. C'est encore mon principe. Les gens qui veulent du travail devraient accepter à n'importe quelles conditions celui qu'ils sont en état d'obtenir de ceux qui veulent bien le leur offrir. Je me prononce contre la résolution.

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail): La question qui nous occupe, monsieur

l'Orateur, est en elle-même suffisamment importante pour que nous restions dans le cadre du sujet, sans aller discuter sur tous les maux réels et imaginaires qui, d'après les honorables députés de l'autre côté de la Chambre existent dans le pays. Je vais essayer de m'en tenir strictement à la question débattue, sauf pour faire allusion à un point soulevé au cours du débat de cet après-midi, alors que mon honorable collègue de la Justice (M. Lapointe), a montré aux honorables députés de la gauche la situation du chômage qui existe aux Etats-Unis actuellement, pays si favorisé et si hautement protégé par un tarif. Des députés vont dire que l'article que j'ai l'intention de citer est inexact, partial, faux, mais je demande cependant qu'il soit placé au hansard pour ce qu'il vaut. Il a paru dans l'édition du 21 mars du *Toronto Star Weekly* et est intitulé:

L'avenir commercial des Etats-Unis semble brillant. Le président de la F.L.....

Cela signifie la Fédération du Travail.

...fait cette déclaration en dépit du chômage de vingt millions d'Américains. Situation analogue à celle de l'Autriche. Les Anglais et les Français ont moins de chômeurs—mais la situation est bonne.

Cambridge, Mass., 21 mars.

En dépit d'une armée de chômeurs, qu'il estime aujourd'hui à vingt millions, M. William Green, président de la Fédération du Travail, montre beaucoup d'optimisme au sujet de l'avenir commercial des Etats-Unis.

Le président Green, qui fait une tournée du Massachusetts, a dit ici que le nombre des ouvriers sans ouvrage aux Etats-Unis est aujourd'hui surprenant.

"Bien qu'on ne le sache pas ou qu'on ne le comprenne pas en général", dit-il, "nous avons actuellement plus de vingt millions d'hommes dans notre armée de sans-travail. En réalité, notre proportion est actuellement supérieure à celle de l'Allemagne, de la France et de la Grande-Bretagne et notre pourcentage est exactement celui de l'Autriche".

Ces chiffres, a-t-il dit, ne devraient pas nous alarmer parce que l'avenir commercial est en général bon.

La situation générale de l'industrie, dit-il, est très bonne avec une tendance vers une augmentation des salaires en certaines régions alors que la situation demeurera la même dans d'autres.

M. Green dit que rien n'indique que des grèves minières se produisent en septembre. Il y a plutôt lieu de croire qu'un nouveau contrat avantageux de salaires et d'emploi sera signé à l'expiration du contrat actuel.

L'hon. M. MANION: Le ministre du Travail doit certainement savoir qu'il est impossible qu'on trouve vingt millions de sans-travail aux Etats-Unis. Dans les mêmes proportions nous en aurions un million et demi au Canada. Cela signifierait que tous les ouvriers des Etats-Unis, pour ainsi dire, se trouvent sans ouvrage. Le chiffre exact est probablement deux millions.

L'hon. M. MURDOCK: Pas du tout. Peu importe combien mon honorable ami désire qu'il y ait erreur...

L'hon. M. MANION: Je sais que l'erreur existe.

L'hon. M. MURDOCK: ...je suis fermement convaincu que les chiffres ne sont nullement exagérés et, plus tard, je compte avoir l'occasion de tenter la preuve de leur exactitude, simplement pour présenter un aspect opposé à celui qui nous a été montré depuis le débat sur l'adresse et d'autres débats qui ont été engagés à la Chambre.

M. RYCKMAN: Combien y a-t-il de sans-travail par famille?

L'hon. M. GRAHAM: Cela dépend du nombre de personnes dans la famille.

M. RYCKMAN: Une famille plus nombreuse que celle du ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Malheureusement, le ministre des Chemins de fer n'a pas de famille.

L'hon. M. MURDOCK: La question qui a été soumise à la Chambre par l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) ne devrait pas porter à la plaisanterie. Je compte faire ma part pour discuter la question soumise eu égard à ceux qui sont directement intéressés, j'entends les chômeurs du Canada. Qui sont-ils? Il existe—et cela depuis nombre d'années—deux catégories de sans-travail au Canada. L'une est composée d'hommes—et je suis peiné de dire que leur nombre est considérable—qui ne seront pas employés et qui ne l'ont pas été depuis un grand nombre d'années,—des hommes qui n'accepteraient pas de travail quel que soit le nombre des emplois offerts. Nous pouvons, je pense, prouver l'exactitude de cette assertion par le fait que nous trouvons dans certaines parties du pays des organisations de sans-travail, succursales n° 1, 2, 3 et ainsi de suite, organisations d'individus ligués ensemble et qui ne travaillent pas. Pour me montrer aussi indulgent que possible, je crois qu'il en est qui ne peuvent pas travailler, ne peuvent pas s'astreindre à un poste et occuper ce poste comme le patron voudrait le voir occupé.

M. MARTELL: Le ministre peut-il nous dire où ils se trouvent. Il n'y en a pas en Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. MURDOCK: On trouve ces hommes dans diverses parties du Canada.

M. MARTELL: Dites-nous dans quelle partie de la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. MURDOCK: Les honorables députés de Vancouver-Sud (M. Ladner), de Toronto-Ouest (M. Hocken) et de Toronto-

Nord (M. Church) ont chacun de ces hommes dans leurs circonscriptions.

M. MARTELL: On n'en trouve pas dans la mienne.

L'hon. M. MURDOCK: Et il s'en trouve quelques-uns pas très loin du Parlement ainsi que dans d'autres villes et cités du Canada. Pour quelques-uns, cet état résulte aussi directement de la guerre que la perte d'un bras ou d'une main pour d'autres.

M. WOODSWORTH: Le ministre trouve-t-il le moindrement à redire à ce que ces chômeurs s'associent dans le but d'obtenir de l'emploi ou d'améliorer leur situation?

L'hon. M. MURDOCK: Je crois vraiment que le groupement de chômeurs en associations, comme il se fait en deux ou trois endroits, surtout comme il s'est constitué dans la circonscription de mon honorable ami, n'est pas de nature à aider aux chômeurs ni à avancer les affaires du pays en général. Si mon honorable ami veut se donner la peine de s'enquérir, il apprendra des fonctionnaires des bureaux de placement à Winnipeg qu'un bon nombre de ceux qui chaque jour font queue là, apparemment en quête d'ouvrage ne trouvent jamais rien, hiver ou été, qu'ils se croient en état d'accomplir ou qu'ils aimeraient à entreprendre; je ne dis pas cela pour leur en faire un reproche, mais simplement pour déplorer qu'il en soit ainsi. C'est un fait que plusieurs parmi ceux qui se plaignent le plus vivement du chômage sont si affligés de caractère qu'ils ne peuvent exécuter une tâche comme la moyenne des patrons voudraient leur voir remplir.

M. WOODSWORTH: Le ministre ignore-t-il qu'il y a actuellement à Winnipeg des centaines d'hommes vigoureux à qui les bureaux de placement n'ont absolument rien à offrir?

L'hon. M. MURDOCK: J'arrivais à ce point. Mon honorable ami a certainement raison de dire qu'il y a présentement à Winnipeg, et depuis plusieurs mois, des hommes vigoureux disposés à travailler, qui ne peuvent trouver à se placer et qui feraient de bons employés.

M. IRVINE: Le ministre croit-il que la catégorie dont il parle,—ceux qui ne travaillent pas parce qu'ils ne le peuvent pas apparemment, est bien nombreuse. Dans l'affirmative, n'est-il pas d'avis qu'un gouvernement, celui-ci surtout, devrait prendre soin de ceux qui sont incapables de se suffire?

L'hon. M. MURDOCK: C'est un aspect de la question qu'il y aurait peut-être lieu d'examiner à l'occasion d'une proposition d'assurance contre le chômage. Les provinces, le gouvernement fédéral ou n'importe quel corps considéré le plus obligé—pourraient s'occuper de cela et établir l'assurance contre le chômage comme l'a été l'assurance contre les accidents du travail. Mais c'est là une chose à examiner à son heure. Venons-en au fond de la résolution: il s'agit d'immigrants demeurant au pays depuis moins de deux ans. Dans la dernière quinzaine de février, nous reçumes des dépêches de certains endroits de l'Ouest, particulièrement du maire de Calgary, indiquant qu'un certain nombre. . .

M. ANDERSON: Le ministre connaît-il la proportion d'Anglais qui ne veulent pas travailler?

L'hon. M. MURDOCK: Je regrette d'avoir à dire à mon honorable ami qu'une proportion considérable de ceux qui ne veulent pas travailler ou qui n'aiment pas la tâche qu'on leur offre à un salaire donné, appartiennent, je crains, à la race anglo-saxonne. J'allais dire que dans la dernière quinzaine de janvier, le maire de Calgary télégraphia qu'un nombre considérable d'immigrants sans travail demandaient du secours à la cité de Calgary. Le maire Webster disait que la cité ne pouvait pas se charger de cela et il disait qu'il existait plusieurs cas de misère absolue. Il s'en suivit un échange de dépêches et une conférence entre les départements; et le 27 février, le sous-ministre de l'Immigration écrivit au maire de Calgary la lettre suivante qui mérite de figurer dans les Débats. La lettre est adressée à George H. Webster, maire de Calgary, Alberta et datée du 27 février 1925:

Cher monsieur,—L'honorable James Murdock, ministre du Travail, a appelé mon attention il y a une journée ou deux sur les dépêches échangées entre lui et vous au sujet du secours à des immigrants arrivés récemment à Calgary, qui se trouvent dans le besoin, disiez-vous. A la suite des représentations adressées au ministre du Travail, je demandai au directeur de notre division d'Etablissement sur les terres de me faire un rapport sur la situation à Calgary, d'après les dossiers du département, et on m'informe qu'au cours des derniers mois un immigrant britannique incapable, paraît-il d'obtenir de l'emploi, adressa une lettre au *Calgary Herald* dans laquelle il se plaignait de sa situation. Après la publication de cette lettre, le surintendant de district de la division d'Etablissement sur les terres écrivit au *Herald* que l'on était prêt à placer comme garçon de ferme l'immigrant qui avait porté plainte, ou tout autre immigrant qui serait disposé et capable d'accepter un tel emploi. Notre lettre resta sans réponse; mais, depuis, je dirai que nous avons placé sur des fermes un certain nombre de personnes qui se trouvaient sans travail. On me dit de plus que la division d'Etablissement agricole est en mesure de trouver de l'emploi sur des fermes pour tous les immigrants qui sont capables et prêts à accepter un tel emploi; aucun d'eux n'est forcé de demeurer dans l'indigence.

Si vous voulez bien me transmettre des détails sur la situation à Calgary, avec les noms de ceux qui sont dans le besoin et la date de leur arrivée au Canada,

je me ferai un plaisir de demander à notre division d'Etablissement agricole de s'occuper d'eux afin de leur procurer un emploi dans le plus court délai possible.

Le sous-ministre m'écrivit aussi à ce sujet disant:

Vous pouvez être assuré que ce département peut et va obtenir en tout temps de l'emploi sur des fermes pour les immigrants sans-travail qui sont prêts à accepter ce genre d'occupation.

Maintenant, si ceci est exact, il n'existe actuellement aucune nécessité d'adopter cette résolution. Le sous-ministre déclare que l'on peut obtenir du travail sur les fermes pour tous les immigrants sans emploi.

Pendant que nous sommes à discuter cette question, je crois qu'il n'est que juste pour le peuple du Canada de discuter aussi la question du chômage dans les districts houillers de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise. Quelle est la cause de ce chômage? Aujourd'hui même, j'ai reçu des lettres propres à exciter la pitié et dont les auteurs demandent l'aide du département pour obtenir de l'emploi dans ces houillères pour de pauvres mineurs qui chôment depuis plusieurs mois. Permettez-moi d'analyser les raisons pour lesquelles ces gens sont sans travail et je vais le faire sans blâme ni reproche. Les faits sont qu'il y a environ un an une grève fut ordonnée dans le district 18 du territoire occidental qui comptait 11,000 ou 12,000 mineurs. Pourquoi? Dans le but de maintenir l'échelle de salaires mise en vigueur en 1919 et 1920 alors que les conditions étaient pratiquement les mêmes que pendant la guerre. La grève fut déclarée le 1er avril l'an dernier et dura près de sept mois; elle se termina par une entente où on acceptait à peu près les mêmes termes qu'offraient les propriétaires au début. Mais malheureusement, dans l'intervalle, les marchés du charbon de l'Ouest s'étaient considérablement réduits et, dans certains cas, avaient complètement disparu; le charbon américain s'était amoncelé en certains endroits sur les prairies et avait pris la place du charbon canadien qu'auraient dû produire les mineurs du Canada. Je le répète, je ne critique pas, mais on ne peut nier qu'une grande partie du chômage dans l'Ouest parmi les mineurs soit le résultat d'erreurs commises par les mineurs eux-mêmes, erreurs qui ont causé leur désastre, tout en causant celui des propriétaires de mines et celui de l'Ouest canadien, car on a perdu les marchés du charbon de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise et il s'écoulera plusieurs mois, des années peut-être, avant que l'on puisse atteindre de nouveau ces marchés.

M. WOODSWORTH: Le ministre me dira-t-il si les propriétaires ont tenu parole relativement à l'entente qui a mis fin à la grève?

L'hon. M. MURDOCK: Que je sache, oui. Mais si mon honorable ami veut demander si les propriétaires ont exploité régulièrement les houillères depuis l'entente, il n'est que juste de répondre non. Mais avec cette réponse, il faut admettre qu'apparemment une des raisons qui ont forcé les propriétaires à cesser leurs opérations, c'est que les marchés leur ont été plus ou moins fermés à la suite de la grève. Mon honorable ami songe peut-être aux conditions qui existent à Fernie et à Michel, où les mineurs en sont venus à une entente avec leurs patrons relativement à une nouvelle réduction de salaire; mais le résultat est que ces mineurs travaillent régulièrement, d'après les renseignements que reçoit le département, et environ 130 fourneaux à coke sont en pleine exploitation, ce qui ne s'était pas produit depuis très longtemps.

M WOODSWORTH: Mais quel a été le résultat de cette entente privée aux houillères de Hillcrest et d'ailleurs?

L'hon. M. MURDOCK: J'ignorais qu'il y avait eu une entente privée à Hillcrest. Du moins, je n'ai aucun détail et mon département non plus.

M. WOODSWORTH: Je veux dire l'entente de Fernie, quel en a été l'effet sur les autres camps miniers comme celui de Hillcrest?

L'hon. M. MURDOCK: Je ne crois pas que l'entente signée à Fernie et à Michel ait changé la situation à Hillcrest ou à tout autre camp minier du pas du Nid-de-Corbeau. Je crois que l'on a simplement signé une entente qui a permis l'exploitation de la houillère et l'approvisionnement d'un certain acheteur.

M. IRVINE: Monsieur l'Orateur, j'aimerais à demander au ministre s'il croit juste de tenir les mineurs de l'Alberta responsables de la situation minière actuelle sans dire aucunement pourquoi et sans mettre en cause les patrons. N'est-il pas raisonnable de supposer que ces derniers sont responsables de la grève au moins partiellement, peut-être entièrement?

L'hon. M. MURDOCK: Je n'ai pas voulu et je ne veux pas encore tenir les ouvriers responsables de ce malheureux état de choses. Il y a eu là une série de disputes pour lesquelles les ouvriers n'étaient aucunement à blâmer. Il n'y a qu'un an, les ouvriers ont fait ce que les patrons avaient fait une couple d'années auparavant, et je ne désire aucunement critiquer les ouvriers d'une façon injuste. Je ne fais qu'expliquer de mon mieux quelques-unes des raisons du chômage que nous avons aujourd'hui à considérer. Je présume que quelques-uns de ces ouvriers bénéficie-

raient du projet de résolution de l'honorable député de Winnipeg-Centre s'il était adopté, car il se peut qu'ils soient au pays depuis moins de deux ans.

Pour conclure, monsieur l'Orateur, je crois que la Chambre ne pourrait faire une action plus nuisible à l'égard des immigrants nouvellement arrivés et de ceux qui pourront les suivre que d'adopter ce projet de résolution. Selon moi, cela aurait pour effet de tuer l'ambition et l'esprit d'initiative que doit avoir en ce pays tout nouveau venu qui veut réussir et saisir les occasions qui se présentent à lui. Bref, par ce projet de résolution, on nous propose d'adopter le principe du socialisme dans nos relations avec les immigrants durant les deux premières années qu'ils passent au pays. Je le répète, ce serait une action nuisible en même temps qu'imprudente à l'égard de ceux que nous désirons voir devenir citoyens du Dominion, et j'espère qu'étant donné la déclaration du sous-ministre de l'Immigration, l'honorable député de Winnipeg-Centre va retirer son projet de résolution. Le sous-ministre de l'Immigration a déclaré que tout immigrant disposé et prêt à travailler peut trouver de l'emploi. Que demande-t-on de plus?

M. McDONALD(Témiscamingue): Puis-je poser une question à l'honorable ministre, pour mon information personnelle et pour bien connaître le fond de sa pensée? Croit-il qu'un grand nombre de ceux qui sont sans emploi en Canada le sont parce qu'ils sont paresseux et qu'ils ne veulent pas travailler?

L'hon. M. MURDOCK: C'est le cas pour un trop grand nombre, mais ce ne l'est certainement pas pour la majorité. Il y a, surtout dans quelques-unes de nos grandes villes, des individus qui ne peuvent pas se résoudre à quitter les salles de billard, les cinémas et les brillantes lumières, qui ne veulent pas tenter l'aventure au grand air comme quelques-uns d'entre nous, immigrants de jadis, ont eu à faire.

M. McDONALD (Témiscamingue): Qu'allez-vous faire des 60,000 ou 70,000 hommes requis pour le temps de la moisson en ce pays? Quand ces travaux sont terminés et que les aoûterons sont congédiés, allez-vous dire qu'ils sont sans emploi parce qu'ils sont paresseux? Ils sont congédiés à une époque de l'année où les autres industries dans tout le pays ferment leurs portes. Je parle des 60,000 ou 70,000 hommes requis pour travailler à la moisson dans l'Ouest, pour couper et battre le grain et le mettre dans les élévateurs.

L'hon. M. MURDOCK: Comme mon honorable ami le sait, plusieurs de ceux qui vont travailler à la moisson dans l'Ouest viennent des provinces de l'Est. Quand la moisson est terminée, ils retournent chez eux dans bien des cas, mais plusieurs d'entre eux, a dit un certain personnage à Winnipeg, et tout à fait à propos, je crois, envahissent la ville de Winnipeg et deviennent à la charge du public parce qu'ils ne peuvent y trouver de l'emploi. Il est très difficile de nous procurer des chiffres exacts quant au nombre d'hommes visés par la question que mon honorable ami a soulevée.

On pourrait en dire encore bien long, monsieur l'Orateur, sur la question du chômage; il est probable qu'on va en parler encore beaucoup durant la présente session; mais il me semble que la question soulevée dans ce projet de résolution a reçu une réponse par la déclaration du sous-ministre de l'Immigration qui a dit: "Vous pouvez tenir pour assuré que ce département pourra procurer et procurera du travail en tout temps sur les fermes pour les immigrants sans emploi qui sont prêts à y travailler."

M. MacLAREN: D'après le texte du projet de résolution, je crois que l'on peut conclure que le motionnaire (M. Woodsworth) sait que les immigrants éprouvent présentement de grandes difficultés à trouver de l'emploi. Sans cela, je crois, il n'aurait pas soumis ce projet de résolution à la Chambre. Pour faire face à la situation dans laquelle se trouvent les immigrants sans travail ou qui éprouvent de grandes difficultés à trouver de l'emploi, le motionnaire propose que le Gouvernement garantisse pratiquement à tous les immigrants arrivant en ce pays quelque forme d'emploi ou de secours durant les deux premières années. Je ne puis appuyer une résolution de cette nature. L'on doit, il est vrai, dans la mesure où le pays en est capable, procurer à chacun le moyen raisonnable et équitable de trouver un emploi. Il faut exposer les faits réels et éviter les promesses inconsidérées faites aux futurs immigrants; mais je crois contraire à l'intérêt bien entendu du pays que le Gouvernement assure à tout nouveau venu qu'il trouvera un emploi. Chacun doit venir à ses risques et périls. Je ne dis pas qu'on doive l'exposer à un grand risque, mais il doit courir quelque danger. Il doit accepter les conditions qui sont faites, ou peu s'en faut, à l'homme demeurant déjà au pays. Je ne puis donc, monsieur l'Orateur, que m'opposer à la résolution.

Mais à cet égard l'on peut faire une proposition à la Chambre et au ministre. Je tiens pour acquis que le chômage ne se fait sentir à l'heure actuelle—et je parle seulement des

immigrants qu'on envoie en grand nombre dans l'Ouest du pays—que parce qu'on envoie dans cette région un plus grand nombre de personnes que le pays n'en peut absorber. Quelle est la politique du Gouvernement au sujet de l'immigration? Elle consiste évidemment à envoyer la plupart des immigrants dans l'Ouest; c'est tellement vrai que les agents de l'immigration en Grande-Bretagne dissuade les futurs immigrants qui avaient songé à s'établir dans une autre partie du pays, et les envoient dans l'Ouest. Nous voulons tous que l'Ouest reçoive un grand nombre de colons, autant qu'il en a besoin, mais pas plus qu'il n'en peut employer. Je suis persuadé que les habitants de l'Ouest ne désirent pas recevoir des immigrants qui seraient sans emploi, subiraient des ennuis ou tomberaient dans la misère. A mon avis, le ministre de l'Immigration devrait adopter une ligne de conduite plus large et plus libérale. Qu'il répartisse les immigrants, suivant une proportion convenable, dans tout le pays. De cette façon, non seulement il rendra justice à toutes les parties du pays, mais il surmontera l'un des obstacles qui empêchent les immigrants de trouver un emploi. Le pays aura d'autant plus de facilité à s'assimiler ces nouveaux-venus qu'on les répartira dans un territoire plus étendu. Nous ne mettons pas à l'épreuve le pouvoir d'absorption de certaines parties du pays. A l'heure actuelle, on concentre tous les immigrants dans une certaine région du Dominion. Si on les répartissait mieux dans tout le pays, à leur arrivée, si on les établissait un peu partout où l'on peut leur procurer un emploi, le problème du chômage serait en partie résolu, me semble-t-il.

M. KELLNER: J'ajoute un mot à l'appui de la résolution présentée par l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth). Je regrette qu'il n'ait pas augmenté la portée de sa proposition et, puisqu'il obligeait le Gouvernement à supporter un fardeau, qu'il n'ait pas imposé la même obligation aux compagnies qui amènent des immigrants au pays; par exemple, les deux compagnies de chemins de fer et certaines compagnies qui vendent des fermes. Le Pacifique-Canadien a des agents qui recrutent des immigrants en Europe et l'on nous dit que ces agents promettent souvent à ces immigrants un emploi à leur arrivée au pays. On m'a dit que, lorsqu'un immigrant ne peut trouver de situation, le Pacifique-Canadien congédie très souvent un employé d'une compagnie affiliée, pour donner ce poste à l'immigrant. Il en résulte qu'un citoyen canadien perd son emploi afin que l'immigrant en ait un. Cela signifie que, si le Gouvernement refuse de venir en aide à l'immigrant, on doit secourir ce dernier aux dépens des citoyens canadiens. Je ne pense pas que ce soit une manière d'agir équitable; bien que le Gouvernement agisse lui-même de cette façon. Si on examine la liste des employés civils, l'on constate qu'un très grand nombre de ces fonctionnaires sont des immigrants anglais; si le chômage se fait sentir, les Canadiens, qui devraient occuper ces postes, n'ont pas d'emploi. En outre, s'ils possèdent quelque bien, on leur impose des taxes pour secourir ces immigrants.

Le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) a émis une opinion injuste quand il dit que les mineurs doivent porter le fardeau de la grève de l'Ouest. J'aurais aimé qu'il nous dise qui supporta l'hiver dernier, le fardeau de la grève au passage souterrain d'Edmonton. A cette époque, le ministère des Chemins de fer conclut un marché concernant des travaux que l'on devait exécuter dans la ville d'Edmonton; la convention renfermait une clause relative au salaire normal; mais l'entrepreneur employa des hommes à 25c. l'heure. Ces hommes déclarèrent la grève, et même le ministre du Travail, me semble-t-il, ne pourrait dire que c'était la faute des ouvriers.

Autant que j'ai pu le savoir le département des Chemins de fer, non plus que celui du Travail, n'a jamais pris une part active au règlement de cette grève. Quand les autorités de la ville d'Edmonton épousèrent la cause des ouvriers et que le sentiment populaire se manifesta en leur faveur, ils triomphèrent et le salaire monta à 40c. de l'heure.

L'hon. M. MURDOCK: Si mon honorable ami veut venir, demain, à mon bureau, je lui fournirai, documents en mains, la preuve qu'il n'est pas tout-à-fait renseigné.

L'hon. M. GRAHAM: S'il veut aussi venir à mon bureau, je lui démontrerai que ce qu'il avance n'est pas conforme à la vérité.

M. IRVINE: S'il veut, aussi, venir à mon bureau je montrerai qu'il a parfaitement raison.

L'hon. M. GRAHAM: Lequel de vos bureaux?

M. KELLNER: J'ai le regret de dire aux deux ministres que l'assertion que je viens de faire, nous avons lieu de la croire exacte; c'est ce que prétend le conseil municipal d'Edmonton.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis peiné de faire savoir à mon honorable ami que ce n'est pas la prétention du maire.

M. KELLNER: Je ne désire pas prolonger cette altercation. Je reste persuadé que le

maire a probablement fait paraître dans les journaux d'Edmonton les articles auxquels j'ai fait allusion et traitant de ce qui nous occupe.

L'hon. M. GRAHAM: Rétablissons exactement les faits: je sais bien que mon honorable ami ne veut pas être dans l'erreur. On a entrepris la construction de ce passage souterrain en hiver plutôt qu'au printemps, comme entreprise d'urgence en vue de donner du travail aux chômeurs. S'il en eut dépendu exclusivement du chemin de fer, lui-même, il n'aurait pas exécuté ces travaux en hiver. Ce n'est pas au ministre des Chemins de fer ni au ministre du Travail qu'il appartenait de régler ce différend au sujet des salaires. Et cela à cause d'une singularité de la loi sur les chemins de fer; d'un article qui s'y trouve depuis des années. Quand la grève éclata, le maire, comme il en avait le droit, s'aboucha avec le ministre des Chemins de fer. Celui-ci soumit toute l'affaire à son collègue, le ministre du Travail, et la décision du ministre des Chemins de fer n'a été prise que sur le conseil du ministre du Travail. On accorda un juste salaire aux hommes, avec effet rétroactif. Voilà toute l'histoire.

M. KELLNER: Quarante-deux cents de l'heure est le salaire auquel le ministre fait allusion comme étant absolument juste, n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: Si j'ai raison, mon honorable ami doit avoir tort.

M. KELLNER: Le ministre s'empresse de tirer une conclusion. Je n'ai pas dit qu'il avait raison.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami a affirmé que ni le ministre du Travail, ni le ministre des Chemins de fer n'avaient eu rien à faire avec le règlement de la grève. C'est tout ce que j'ai voulu rectifier.

M. KELLNER: Je ne crois pas avoir dit cela. Le ministre a peut-être entendu cela, on a cru l'entendre; mais ce n'est pas ce que j'ai dit.

L'hon. M. GRAHAM: Lisez vous-même le hansard.

M. KELLNER: Oui, je serai heureux de le lire.

L'hon. M. GRAHAM: Moi aussi, je vais le lire; j'aime cela.

M. KELLNER: Quoi qu'il en soit je ne crois pas que le maire d'Edmonton ou le conseil de ville aient été bien contents du traitement qu'ont reçu les hommes qui travaillaient au passage souterrain l'hiver dernier. Pas plus qu'ils ne sont, je crois, de la façon dont ils ont été traités quand il s'est agi de venir en aide aux chômeurs. A la vérité j'ai par devers moi le texte d'une résolution adoptée récemment par le conseil de ville d'Edmonton et j'espère que le ministre des Chemins de fer va en écouter la lecture. Voici:

Considérant que le problème du chômage est amené ou réglé par la politique ou l'absence de politique du gouvernement fédéral;

Considérant que le fardeau qu'on impose à cette municipalité d'avoir soin des chômeurs de ce district n'est ni équitable ni juste pour les contribuables de cette ville.

Et considérant que trois députés à la Chambre des communes représentent des circonscriptions, dont cette cité fait partie.

Ce conseil décide qu'il soit ordonné au greffier de la cité de faire parvenir aux députés représentant des circonscriptions d'Edmonton un résumé d'obligations prises par cette cité en faveur des chômeurs, avec prière de présenter à cette session une loi forçant le gouvernement fédéral à assumer sa juste part du coût de l'œuvre de secours.

De là j'en conclus que le conseil de ville d'Edmonton est loin d'être satisfait de la façon dont il a été traité en ce qui touche au secours donné au chômeurs. On a dépensé, au cours de l'hiver dernier, $111,715, dont les deux tiers sont allés à la commission des œuvres sociales et $500 à l'Armée du Salut pour s'occuper des cas d'urgence.

Quand nous discutions cette question tout à l'heure, le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a déclaré qu'à son avis il y a très peu de chômage au Canada, et son discours donnait plutôt à entendre que s'il y en a, c'est probablement de la propagande conservatrice en vue des élections prochaines. J'espère qu'on n'imputera pas pareille intention au conseil municipal d'Edmonton, parce que le Gouvernement a traité le maire avec une très grande indulgence, l'an dernier, au cours des négociations avec les représentants de l'élévateur Woodward, à Vancouver. Il est actuellement candidat aux élections fédérales et un partisan du Gouvernement dans la circonscription d'Edmonton-Est. La semaine dernière même, il déclara qu'il avait l'intention de briguer les suffrages comme partisan du Gouvernement King à la prochaine élection. Il est aussi un échevin là-bas, M. Joseph Clarke, qui se vante, je crois, d'avoir été le compagnon de jeu du premier ministre actuel et annonce sa candidature dans Edmonton-Est, à la prochaine élection.

L'hon. M. GRAHAM: Il paraît que bien des gens veulent briguer les suffrages.

M. KELLNER: Je n'ai pas saisi ce qu'a dit l'honorable ministre.

L'hon. M. GRAHAM: Je dis que c'est un bon signe pour n'importe quel parti d'avoir

beaucoup de gens désireux de se porter candidats.

M. KELLNER: Un très bon signe. Ce que je voulais souligner, en mentionnant le fait, c'est que dans ce cas il ne s'agit pas d'une propagande tory; c'est une propagande libérale, et si le mal n'était pas très réel, ces messieurs n'iraient pas jusqu'à embarrasser à ce point le Gouvernement actuel.

M. PELLETIER: Dois-je comprendre qu'au dire de l'honorable député, c'est là de la propagande libérale?

M. KELLNER: Si l'honorable député, dont il s'agit était en Chambre, cet après-midi, il conviendrait volontiers que ce n'est pas moi qui ai lancé l'accusation de propagande. Je répète simplement ce qui a été dit antérieurement dans le débat alors qu'un autre, pas moi, a crié à la propagande.

M. PELLETIER: Et mon honorable ami répète le mot? Se rend-il compte que toujours, au Dominion, comme ailleurs, dans tous les grands centres, il y a plusieurs I.W.W., c'est-à-dire des 'I want work"? Ce n'est pas la faute du parti libéral ou d'aucun autre parti. Soyons justes dans cette discussion.

M. KELLNER: J'espère que l'honorable député n'accuse pas le maire d'Edmonton et les échevins que j'ai mentionnés d'être I.W.W. Cet après-midi, dans la discussion, mes amis à ma droite ont cherché à produire l'impression que le chômage en ce pays—et je ne crois pas que l'on conteste l'existence du chômage—est le résultat de la politique du Gouvernement actuel, en particulier en ce qui regarde le tarif, et que la situation est bien meilleure aux Etats-Unis. Je remarque dans le *Globe* d'aujourd'hui un article ainsi conçu qui traite précisément ce point:

Le regain de prospérité qu'on espérait de l'élection de Coolidge n'est pas arrivé

Les chefs de la Fédération du Travail signalent beaucoup de chômage aux Etats-Unis

Ouvriers canadiens sans emploi

Les organisateurs de la Fédération américaine du Travail souscrivent à la déclaration faite samedi par William Green, président de ce corps, à savoir que le chômage aux Etats-Unis à l'heure actuelle fait souffrir des millions d'ouvriers. M. Green est optimiste pour l'avenir et croit que l'industrie parviendra à occuper cette armée de sans-travail.

"La situation paraît être un peu meilleure aux Etats-Unis qu'au Canada, en ce moment", a déclaré William Powlesland, vice-président de l'union internationale des forgerons et des chaudronniers, qui a passé un mois dans les usines de chemins de fer de l'Etat de New-York. "Les Etats-Unis n'ont pas obtenu le regain de prospérité qu'ils espéraient de l'élection de Coolidge. Pour la première fois depuis des années, le New York Central a fermé son usine une semaine."

Les lettres que reçoivent les chefs des unions, ici, révèlent que les mécaniciens canadiens aux Etats-Unis ont peu d'ouvrage depuis octobre, pendant que les journaux ouvriers avertissent les gens de ne pas aller dans beaucoup de villes américaines, à cause du chômage.

Il est donc évident que le chômage n'est pas une question à traiter à la légère. S'il sévit à ce point aux Etats-Unis, et nous en avons souffert tout l'hiver, nous le savons, c'est évidemment un problème qui n'est pas destiné à se régler à très bref délai. On a aussi prétendu que nous sommes fort endettés au Canada, et que nos impôts sont très lourds par comparaison avec ceux des Etats-Unis. Voici ce que l'*American Review of Reviews*, livraison de février, dit à ce sujet:

Dans l'Iowa, par exemple, tandis que les hypothèques sur les terres s'élevaient à $23.83 l'acre en 1910, en 1920 elles s'étaient accrues jusqu'à $63.19 l'acre. Le gouverneur affirme que les cultivateurs sont incapables de supporter de nouveaux impôts et il propose une forte taxe sur la gazoline et peut-être un impôt sur le revenu et les bénéfices industriels. Dans le Maine, l'Etat a perdu un million par année par suite de l'abaissement de la cote des voies ferrées, consécutif à la diminution des recettes.

Le Minnesota doit imposer sur la tonne de minerai de fer extrait une surtaxe qui rapportera $4,000,000.

Incidemment, l'Arkansas a un problème d'instruction publique à résoudre, parce que l'an dernier il y eut 57 districts scolaires renfermant 2,060 enfants où pas un jour de classe n'eut lieu.

Je pourrais citer plusieurs autres cas. Il est indiscutable qu'en ce moment la situation n'est pas sensiblement meilleure aux Etats-Unis qu'ici. Je tiens que le Gouvernement a reconnu l'existence du chômage quand il a convoqué une conférence à ce sujet. Plusieurs de ceux qui ont pris part à la discussion ont affirmé que le chômage était dû à l'immigration en bonne partie. Ainsi. M. Lackyer, gérant général des magasins de la compagnie de la baie d'Hudson, émet cette opinion.

Que le Gouvernement devrait mettre sans retard un frein à l'immigration; que les émigrants sont dirigés sur le Canada sous de mauvais prétextes et que l'hiver sera aussi dur, économiquement parlant, que les précédents. Son opinion est que les fonctionnaires municipaux, provinciaux et ceux du travail...

Je suppose qu'il s'agit du département fédéral du Travail.

...annoncent publiquement que la situation s'oppose à un courant d'immigration.

Puis, M. Percy Bengough, secrétaire du conseil du métier et du travail de Vancouver, déclare:

Que les sans-travail seront aussi nombreux cet hiver que les précédents et qu'on a tort de dépenser les fonds de l'Etat pour faire venir des immigrants quand les gens du pays sont obligés de s'expatrier pour raisons d'ordre économique.

Vient ensuite résolution du conseil de Vancouver-Sud ainsi conçue:

Considérant que le conseil aura peut-être à s'occuper, durant les mois d'hiver, de remédier aux maux causés par le chômage;

Que la ville possède une population de 38,000 âmes composée principalement d'ouvriers; qu'il est impos-

sible de procurer de l'emploi ou de secours à tous ceux qui en demanderont, et vu que le gouvernement fédéral est cause que de nombreux immigrants nous arrivent au moment où le travail fait défaut,

Il est résolu de demander au gouvernement fédéral de fournir de l'aide financière sous forme de travaux utiles dans la municipalité de Vancouver-Sud durant l'hiver et de prier le maire Owen de présenter cette résolution à la conférence relative au chômage qui se tiendra à Ottawa.

Le maire et le conseil de Vancouver ajoutent ces paroles:

Plusieurs Scandinaves sont arrivés dans nos murs dernièrement et nous sommes heureux de les accueillir. Mais il faut dire que nous voyons avec chagrin des jeunes gens, garçons et filles, venir ici sans argent, sans ouvrage, sans amis et ignorant la langue du pays. Nous tâchons de leur trouver de l'emploi, mais quand la ville est déjà pleine de chômeurs, les chances des nouveaux venus sont bien minces. Il y a quelquefois parmi ces derniers des hommes qui ont de l'instruction: artisans, chimistes, musiciens, et qui souffrent de la faim. Ils nous disent: Le gouvernement canadien a des agents qui font de la propagande en Suède, en Norvège et èn Danemark, encourageant les gens à émigrer en Canada.

Je veux citer encore un court extrait emprunté aux délibérations de la conférence relative au chômage en hiver:

Que vont devenir les nombreux immigrants qui arriveront dans l'Ouest cette année? Ce sont de bons sujets, mais quelques-uns ne pourront peut-être pas parler l'anglais. Nous n'avons pas de quoi les soutenir; nous devons d'abord nous occuper des nôtres.

Mais en général, ce ne sont pas les nôtres qui passent les premiers. Supposons qu'un Canadien et qu'un immigré voyagent sur le même navire à la recherche d'une terre. L'émigré bénéficie du tarif spécial d'un centin le mille tandis que le Canadien paye le plein prix. Niera-t-on que l'étranger soit mieux traité qu'un citoyen du pays par le bureau de l'immigration qui est chargé maintenant du service de placement agricole des démobilisés? C'est une injustice intolérable.

J'ai bien vu que le ministre de l'Immigration éprouvait une grande satisfaction à lire l'éloge que fait de sa politique le premier ministre de l'Alberta. Je sais que plusieurs mettent toute leur confiance dans l'immigration pour tirer le Canada de ses embarras financiers; mais je suis convaincu qu'ils sont bien plus nombreux ceux qui refusent d'y voir un moyen propre à relever le pays. Quel sera le résultat de la politique gouvernementale qui consiste à encourager l'immigration, la culture du blé et la construction de navires subventionnés, car tout le programme du Gouvernement tient en ces trois articles.

Quand un immigrant entre au pays on lui fait promettre de rester sur une terre pendant deux ans au moins. Cette condition ressemble à celle faite aux condamnés qu'on expédiait aux mines de la Sibérie. Aujourd'hui on les dirige vers les plaines de l'Ouest. C'est

[M. Kellner.]

une insulte à l'agriculture et ce moyen ne pourra réussir. C'est insulter également à l'intelligence de quelqu'un que de le croire capable d'appuyer une telle politique.

Pour terminer, je prétends que le Gouvernement a tort de faire venir ici des immigrants pour ensuite les abandonner à leur sort dans des circonstances qui rendent le succès problématique même pour ceux qui connaissent la langue du pays et ses exigences. De deux choses l'une, ou l'immigré sera à la charge de quelqu'un ou il périra de misère. Ce serait certes une honte nationale si, dans un pays d'abondance comme le Canada, nous laissions ces pauvres gens mourir de faim.

Les obligations du pouvoir fédéral ne sont pas aussi lourdes que celles des provinces et des municipalités. Si le Gouvernement fédéral fait fi de sa responsabilité en ce qui regarde les immigrants, il ne s'écoulera guère de temps, je le crains fort, avant que les gouvernements provinciaux et les autorités municipales ne soient plus en mesure de faire face à la situation. Ce jour-là, ces malheureux mourront de faim. Je regrette que l'honorable député de Winnipeg-Centre n'ait pas cru devoir étendre un peu plus la portée de sa résolution; cependant, je suis heureux tout de même de lui accorder mon appui.

M. STEWART (Humboldt): Monsieur l'Orateur, je désire appuyer la présente résolution de l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), mais je tiens aussi à faire certaines réserves, lesquelles ne s'écartent guère à mon avis de celles que le motionnaire lui-même a faites lorsqu'il a proposé la résolution en discussion. Pour moi, cette proposition ne constitue pas du tout une panacée pour tous les maux énumérés ici, cet après-midi, relativement au chômage et de ses causes probables. Je doute fort du reste que la présente résolution soit offerte comme une résolution au problème du chômage. Ce remède en ce qui regarde le problème général du chômage aurait à peu près le même effet qu'une tasse de tisane de gingembre dans un cas d'appenticite aiguë. La crise du chômage est arrivée à l'état aigu au Canada. J'ai mon idée pour ce qui est des causes de cet état de choses et de la solution que nous pourrions donner au problème. Contrairement toutefois à l'opinion qu'ont manifesté la plupart des honorables députés qui ont pris part au présent débat, je doute fort que ce soit le temps et le lieu de débattre les causes et la solution à apporter au problème du chômage qui fait sentir ses effets par tout le Canada. Je diffère d'opinion, je le ferai observer en passant, avec mes honorables amis de

l'opposition, qui rendent le tarif douanier responsable de tous les maux dont souffre le pays. Si j'avais le temps d'offrir une solution à toutes les difficultés de l'heure, j'approuverais l'attitude méritoire que le Gouvernement a préconisée ici l'année dernière et qu'il a fait mine au moins d'appuyer: C'est-à-dire le développement de nos ressources naturelles et l'encouragement de ceux qui s'appliquent à cette tâche utile.

Cependant, je tiens à donner mon appui à la présente résolution parce qu'elle vise un but désirable, savoir à placer sur d'autres épaules la responsabilité qui repose à cette heure sur les municipalités en ce qui regarde l'entretien des immigrants établis dans leurs limites pour une courte période. Il est admis n'est-ce pas, qu'ils sont assez rares les nouveaux venus qui contribuent sensiblement à la vie sociale, civique ou économique de la municipalité où ils élisent domicile, au cours des deux premières années de leur séjour au pays; ils deviennent souvent une lourde charge pour les autorités civiques. Quelqu'un a affirmé cet après-midi que cette résolution constitue une manifestation du socialisme d'Etat sous l'une de ses formes les plus avancées. Je ne vois pas la force de ce raisonnement et je doute fort qu'il soit juste. Nos municipalités sont actuellement responsables de l'entretien des gens qui ne peuvent gagner leur vie par leur travail. Et personne que je sache n'a jamais qualifié ce système de socialisme d'Etat. Certaines provinces ont été forcées d'intervenir et de subvenir aux besoins des victimes irresponsables du chômage. Personne n'a alors parlé de "socialisme". Pour quelle raison évoque-t-on le spectre du socialisme d'Etat quand le problème est présenté ici tandis qu'il est considéré comme une simple question humanitaire dans le domaine municipal?

M. MARTELL: Etant donné la teneur de la présente résolution, supposons qu'un immigrant ait eu du travail pendant une heure depuis son arrivée au pays; quelle serait la situation?

Une VOIX: S'il allait dans le comté de Hants?

M. MARTELL: S'il venait dans le comté de Hants, il se procurerait du travail du moment qu'il serait consentant de travailler.

M. STEWART (Humboldt): Il y a du travail au pays, je le répète, pourvu que l'on mette en rapport le sans-travail et l'employeur; il n'y a peut-être pas de travail pour tout le monde; il y en a toutefois au moins pour les immigrants arrivés depuis moins de deux ans.

M. MARTELL: Admettons qu'il existe du chômage. Mais, en vertu de la présente résolution, supposons qu'un immigrant ait travaillé une heure depuis les deux années qu'il est arrivé au pays; dans ce cas, l'Etat ne serait plus responsable de son entretien au bout de deux ans. Or, puisqu'il en est ainsi, pour quelle raison l'Etat ne subviendrait-il pas aux besoins de nos concitoyens, qui chôment depuis deux ans?

M. STEWART (Humboldt): Voilà que l'honorable député relève encore dans le texte de la résolution une signification que le motionnaire n'a jamais eu l'intention de lui attribuer. La rédaction de la résolution de l'honorable député de Vancouver-Centre laisse peut-être à désirer.

S'il avait prévu toute l'interprétation que l'on allait donner à sa résolution, peut-être l'eût-il rédigé dans un sens moins large que celui qu'on lui a prêté cet après-midi.

Lorsque j'ai été interrompu, je disais que la responsabilité qui incombe maintenant aux municipalités devrait être assumée par le Gouvernement qui fait venir les immigrants dans ce pays; qu'il est logique qu'il en ait au moins une certaine part, que ce n'est pas plus du socialisme pour lui que pour elles. Je n'aprrouve pas le principe de l'assistance. Si, en appuyant cette résolution, je croyais que le pays s'engage par là à des mesures d'assistance de quelque nature que ce soit, ni je prendrais la parole ni je voterais en faveur de cette motion.

M. MARTELL: Je ne cherche pas d'arguments captieux. Supposons que nous adoptions cette résolution même à l'unanimité et qu'un homme ne fût pas employé plus de cinq minutes, alors l'Etat ne serait pas responsable, de l'avis de la Chambre.

M. STEWART (Humboldt): J'ai déjà dit à mon honorable ami que si cette interprétation peut être donnée à cette résolution la rédaction en est malheureuse, mais je ne crois pas que c'est le sens que l'on puisse lui prêter. Si un immigrant est amené au pays en vertu des règlements actuels il est dans la majorité des cas dirigé vers les provinces qui ont besoin de traveilleurs agricoles.

L'hon. M. GRAHAM: Plusieurs des provinces ont des agences d'immigration très actives. Cette résolution demanderait aux autorités fédérales de prendre soin des immigrants sous le régime du système provincial aussi bien que du nôtre.

M. STEWART (Humboldt): Il faudrait peut-être quelque protection à cet égard. Parmi les immigrants qui sont venus au pays

il en est probablement qui l'ont fait sur les instances d'agents provinciaux sur lesquels les autorités fédérales devraient assumer une certaine responsabilité. Je m'expliquerai dans un instant au moyen d'un exemple. Je m'efforçais de montrer que les immigrants sont dirigés vers les centres agricoles où ils trouvent du travail et que s'il n'y en a pas, on devrait leur refuser l'entrée du pays. Si le ministre de l'Immigration (M. Robb) était à son siège, il nierait certainement l'accusation que son département permet aux immigrants de venir chez nous s'il n'y a pas de travail agricole en vue pour eux. Mais il arrive que ces gens perdent leur emploi et il incombe à la municipalité où il travaillent de les entretenir jusqu'à ce qu'ils aient trouvé une autre position. C'est un état de choses d'autant plus malheureux que la municipalité éprouve des difficultés lorsqu'elle est obligée de placer ces immigrants à des milles de distance. Le ministre du Travail nous a dit ce soir, que le sous-ministre de l'Immigration lui avait appris qu'il y avait de l'emploi pour tous les immigrants qui voudraient travailler sur la terre. Cela est peut-être vrai autant que je sache. Je n'ai donc que peu de sympathie pour celui qui refuse ce genre d'occupation. Si cette résolution est acceptée par le Gouvernement, je suggérerais de faire des règlements de façon à ce que quiconque refuserait du travail, quel qu'il soit, n'ait aucune aide de l'Etat pour un temps spécifié. Je veux mentionner un exemple qui est venu à ma connaissance et les fonctionnaires du département de l'Immigration m'assurent que le même cas s'est répété plusieurs fois. Un immigrant est venu au pays après avoir subi l'inspection du département fédéral. Et je dirai au ministre des Chemins de fer (M. Graham) qu'il est peut-être débarqué au Canada grâce à l'entremise de quelque agent provincial. Cependant, je l'ignore. A tout événement, il est venu chez nous, a été examiné par le service de santé de l'immigration au port d'entrée, et puis est allé dans la province que j'habite et où il a obtenu du travail sur une terre. Mais peu de temps après il est tombé malade de sorte qu'il a été incapable de garder son emploi. Il a été envoyé dans un hôpital où il est resté quelque temps, souffrant de tuberculose. Et tout ce temps-là, les frais de l'hôpital augmentaient. Il avait demeuré dans la municipalité juste assez longtemps pour que celle-ci fût tenue par les règlements de payer la facture. Mais comme sa santé était loin de s'améliorer, il fut envoyé dans un sanatorium provincial. Les autorités municipales se sont alors plaintes au département fédéral et des mesures furent prises pour le renvoyer dans son pays, mais on agit avec une lenteur désespérante. Je ne connais pas les fonctionnaires et je ne sais pas au juste quelle a été la cause du retard; peut-être n'était-il pas en état d'être rapatrié. Quoi qu'il en soit il a passé trois ans au sanatorium et le prix de son entretien était monté à un chiffre considérable, bien plus qu'une municipalité rurale de cette région n'aurait jamais les moyens de payer. Fatalement quelqu'un devait assumer cette responsabilité. Le département de l'Immigration a maintenu l'impossibilité de renvoyer cet homme plus tôt; en fin de compte c'est la petite municipalité dont la population était très faible et les ressources peut-être plus faibles encore qui a dû solder la note pour le traitement de cet homme.

M. CARROLL: Cet immigrant avait été au pays depuis combien de temps avant de tomber malade?

M. STEWART (Humboldt): Il a passé environ trois ans au sanatorium.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que la présente résolution intéresse ce cas?

M. STEWART (Humboldt): Je me rallie à la résolution parce que je suis convaincu précisément qu'elle intéresse les cas de ce genre.

L'hon. M. GRAHAM: Mais la motion concerne ceux qui ne peuvent pas trouver un emploi.

M. STEWART (Humboldt): Cet homme ne pouvait pas accepter un emploi parce qu'il était malade.

L'hon. M. GRAHAM: Mais la résolution ne parle pas d'"accepter" un emploi; elle traite de la possibilité d'obtenir du travail.

M. STEWART (Humboldt): Mais un homme qui suit un traitement dans un sanatorium ne saurait obtenir du travail.

L'hon. M. GRAHAM: J'exprime simplement mon opinion que la résolution n'aurait rien à voir à un cas de ce genre; voilà tout.

M. STEWART (Humboldt): Cet homme n'avait personne pour contribuer à son soutien et la municipalité a dû payer tous frais. Je maintiens que dans une circonstance malheureuse comme celle-là le pays tout entier devrait assumer sa part des dépenses. Et quand on me dit que le cas n'est pas isolé, au contraire, je crois que nous devrions adopter une disposition législative quelconque pour parer à toute éventualité de ce genre; c'est à peu près ce que propose la motion. Pour ma part je ne suis pas friand du régime tutélaire à l'intention des immigrants; mais

il nous incombe sûrement de leur assurer quelque protection pendant au moins deux ans jusqu'à ce qu'ils soient en mesure de contribuer quelque chose à la municipalité où ils sont établis. Lorsqu'ils auront apporté une contribution appréciable au trésor de la municipalité on pourra rejeter sur celle-ci la responsabilité de subvenir à leurs besoins, le cas échéant. Le délai spécifié, c'est-à-dire deux ans, ne me paraît pas trop long et puisque, selon moi, dans l'intention du motionnaire la résolution intéresse les cas comme celui que j'ai cité, je vais voter l'adoption.

M. CHURCH: Je ne m'intéresse pas à la propagande ni pour ni contre le Gouvernement ou les progressistes à propos du chômage; mais je m'intéresse à ma ville qui sans qu'il y ait de sa faute est obligée de débourser un millier de dollars tous les ans pour venir en aide aux sans-travail. Je m'intéresse aussi à l'humanité et à ceux qui n'ont pas d'emploi.

Les progressistes peuvent à leur aise parler des sans-travail de l'Ouest où ils peuvent trouver un emploi à l'époque des moissons. Mais que font-ils après la saison des récoltes? Ils affluent aux centres industriels du Canada central et ces villes sont obligées de voir à leur soutien sans qu'elles y soient pour la plus petite part de responsabilité. Je ne me rallierai pas à une résolution comme celle que propose l'honorable député, de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) parce que, selon moi, ce n'est le devoir du Gouvernement d'obtenir de l'emploi pour personne; seulement je crois qu'il est du devoir de tout gouvernement, tant fédéral et provincial que municipal de venir en aide à ceux qui sont dans la misère et le désœuvrement sans qu'ils en soient responsables. Plus que cela je crois qu'il leur incombe de s'entendre pour élaborer un programme qui extirpera le chômage du Canada et assurera du travail en abondance pour tout le monde.

Je viens d'une cité ou la crise du chômage sévit plus rigoureusement qu'en nul autre endroit du pays. C'est une ville britannique, un centre industriel important et la situation y a été très grave cet hiver au point de vue du chômage. Peu m'importe qui en est responsable, et je ne prétends pas en imputer tout le blâme au ministère; néanmoins j'affirme qu'à ma connaissance Toronto n'a jamais souffert du chômage autant qu'aujourd'hui. Le sort réservé à l'immigrant britannique sous le régime de nos lois d'immigration n'est pas heureux. J'ai ici un exemplaire du compte rendu des débats à la chambre des communes d'Angleterre, voilà trois semaines. On y voit que sur 46 questions posées au Gouvernement 35 concernaient le chômage, sa cause et le tarif. Je regrette l'absence de l'honorable représentant de Brome (M. McMaster); je lui aurais fait remarquer que suivant un état déposé sur le bureau de la Chambre anglaise le manœuvre agricole reçoit 29 shillings, soit un peu plus de $5, par semaine. Et cela sous un régime libre-échangiste. Comme j'ai dit il n'y a pas longtemps:

> Ill fares the land to hastening ills a prey,
> Where free trade flourishes and men decay.

N'était-ce pas significatif de voir que pendant que l'honorable député de Brome exposait éloquemment aux étudiants de l'université de Toronto à Hart-House, comment le libre-échange pourrait atténuer le chômage dans notre pays, douze cents hommes, immigrants anglais et autres, sans foyer, dormaient dans les postes de police et les refuges de la ville, vivant de la charité publique. Voici un article d'un journal de Toronto qui dépeint un état de choses qui se répète journellement dans cette ville:

> On nourrit les affamés
>
> Une foule de gens affamés se présente, samedi, à la mission Reveille, rue Queen
>
> Samedi, à 2 heures et demie de l'après-midi, le pasteur Charbonneau a ouvert les portes de la mission Reveille, 383, rue Queen, à 236 personnes affamées qui attendaient un repas gratuit. A tous on donna à manger et ceux qui ne purent entrer furent servis dans un restaurant du voisinage.

Les autorités municipales, la Société de refuge, les institutions charitables et les églises ont eu de la peine, cet hiver, à secourir les chômeurs et les familles indigentes. C'est le devoir des gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux de s'unir aux églises et aux sociétés de charité pour s'efforcer de faire disparaître ce mal social de notre milieu. Le premier devoir d'un gouvernement c'est de veiller à la santé, à la paix, à la prospérité et au bonheur des citoyens.

C'est une piètre compensation pour ceux qui n'ont pas d'emploi de lire les discours qui se font à leur sujet dans cette enceinte. Je ne dis pas que le Gouvernement est seul à blâmer, mais, comme je l'ai fait remarquer, l'autre jour, la question du chômage relève avant tout de l'autorité fédérale. Le gouvernement fédéral connaît essentiellement de toutes les questions comme les affaires bancaires, l'immigration, le commerce, l'industrie, l'agriculture et autres genres d'activité énoncés à l'article 91; or s'il est une autorité qui doive s'occuper de résoudre le problème du chômage, c'est bien l'autorité fédérale, car l'immigration et le chômage sont évidemment deux choses étroitement liées. Après chaque poussée d'immigration, le chômage se fait presque toujours sentir au bout de quelques mois. Ce n'est pas une question d'intérêt local, ni provincial; c'est un problème absolument national.

Dans tous les pays on trouve des milliers de gens qu'on a de la difficulté à occuper. En Canada, le chômage est jusqu'à un certain point saisonnier et c'est pour cela que je suis en faveur d'interrompre l'immigration durant une certaine époque de l'année. A quoi sert d'amener chez nous des immigrants entre novembre et mars? Pourtant beaucoup d'immigrants de Grande-Bretagne sont induits en erreur par les offres des compagnies de transport avides de bénifices et aussi de nos propres agents d'immigration outre-mer qui leur disent qu'il y a toujours beaucoup de travail pour tous les nouveaux venus en ce pays. Deux cents immigrants de Grande-Bretagne sont arrivés à Toronto pas plus tard qu'en janvier dernier. Pensez-vous qu'ils ont été dans l'Ouest? Non, presque tous sont restés autour de Toronto. Quelques-uns d'entre-eux sont venus me voir, dont un ancien combattant qui était venu du Cheshire avec sa femme. Là-bas, ils étaient à l'emploi d'un club de golf; ils me montrèrent les lettres des compagnies de transport et de l'agent du gouvernement canadien leur disant que l'ouvrage ne manquait pas à Toronto. Ils étaient sans ressources. Je suis heureux de pouvoir dire que j'ai réussi à les placer. Ce n'est pas le seul cas; il y en a des milliers de ce genre. C'est pourquoi, je le répète, je suis en faveur d'interdire l'immigration pendant une certaine période de l'année.

Le Gouvernement ne comprend pas quel est son devoir pour aider à résoudre ce problème du chômage. Ainsi, on trouvera à la page 1298 du hansard (édition non revisée) qu'en réponse à ma question concernant les crédits affectés au chômage et à l'agriculture, on m'a informé qu'en regard des millions votés en 1924 pour la santé des animaux, l'élevage et autres fins agricoles, il n'y avait qu'une somme de $5,700 pour le chômage; cette année, on n'a pas versé un sou. Par contraste, je dois dire que nous avons dans l'Ontario un gouvernement qui comprend bien la gravité de la situation, Après que le ministre du Travail eût fait savoir aux représentants des municipalités et des provinces que le gouvernement fédéral n'entendait pas assister les chômeurs, le premier ministre d'Ontario annonça que son gouvernement aiderait les municipalités de la province jusqu'à concurrence d'un tiers des frais supplémentaires qu'entraîneraient les secours aux chômeurs. En outre, le procureur général a présenté un projet de loi à la législature permettant aux municipalités de prélever un maximum d'un millième sur les impôts pour secourir les chômeurs. Donc, le gouvernement d'Ontario tente de faire sa part. La nombreuse députation qui a obtenu une

[M. Church.]

entrevue du ministre du Travail en janvier dernier, et à laquelle j'ai déjà fait allusion, comprenait les représentants de diverses municipalités, de l'A.V.G.G.; du conseil des Métiers et du Travail et de l'Armée du Salut. La section de Toronto avait à sa tête le conseiller municipale Miller qui a dit:

Ces gens sont venus, à nous et comme nous avons fait tout en notre pouvoir, nous les amenons au gouvernement du Dominion pour voir ce qu'il en fera.

Dans un mémoire de l'Association des sans-travail M. A. E. Smith décrit le chômage comme suit:

C'est une maladie sociale découlant du système social. La cause du chômage se trouve dans la possession par des particuliers intéressés du mécanisme de la production pour le compte d'un groupe très restreint qui s'en sert exclusivement selon ce que lui dicte son propre avantage ou son caprice. Je demande une politique publique en ce qui touche le chômage afin qu'il existe une entente préalable de ce qu'on peut attendre quand les ouvriers sont forcés à chômer.

Parlant au nom des anciens soldats de Toronto, Alex. Shields, de l'Association des vétérans de la grande guerre dit:

J'estime le nombre des chômeurs à 40,000 dont 60 p. 100 sont d'anciens soldats. J'ai entendu dire l'autre jour que, sur 3,000 célibataires enregistrés à notre bureau de placement local, 200 seulement pouvaient se classer comme demeurant réellement à Toronto et les chiffres de notre propre service de secours indiquent que sur 2,056 cas de secours, il y avait 442 familles de soldats impériaux, en dépit du fait que nous avons été obligés de n'accorder des secours qu'aux indigents qui ont habité Toronto au moins un an, sauf dans les cas de destitution complète.

Nous n'avons pu aider qu'un indigent sur quatre, la plupart des refus se basant sur la raison ou la nécessité de garder des fonds pour les cas de besoin les plus extrêmes. Les secours ont été suspendus pour quatre des quartiers les plus populeux parce que les sommes attribuées à ces quartiers ont été distribuées déjà. On peut aussi remarquer que nos registres indiquent comment la moyenne des hommes secourus ont été un peu moins de quatre mois sans travail.

La situation de milliers de célibataires est pitoyable. Beaucoup couchent dans les postes de police, les gares de chemin de fer et ainsi de suite et ne subsistent que grâce à des repas fournis par diverses associations de la ville de Toronto.

A mon sens, le chômage se rattache de près à l'immigration et le sujet de l'immigration mérite l'étude des cerveaux les plus élevés et des meilleurs cœurs du pays. Ceux qui s'occupent d'œuvres sociales, ainsi que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux devraient s'unir et travailler de concert dans un effort vers la solution de ce problème, l'un des plus importants qui existent au pays. Je ne dis pas que cela dépend entièrement de tel ou tel gouvernement, du ministère du Commerce, du tarif douanier ou de tout autre chose. Je ne veux pas aller jusque là, mais je maintiens que le chômage est considérable au pays et que, à mon sens, après avoir soigneusement étudié la question, le chômage est

causé surtout par le fait que nous n'exploitions pas nos richesses naturelles. Personne ne le sait mieux que les producteurs de blé de l'Ouest. Leur grain est transporté de l'autre côté de la frontière, à Buffalo, où se trouvent maintenant vingt-huit élévateurs. Là, leur grain est moulu, mêlé à du blé américain puis exporté à l'étranger où son identité a complètement cessé d'exister. Le travail procuré par ces vingt-huit élévateurs de Buffalo pourrait employer 15,000 hommes à Port-Colborne et à d'autres endroits situés sur le lac Ontario, si l'on plaçait sur le blé un embargo ou qu'on impose un droit d'exportation allant à 45 p. 100 de façon à ce que notre blé soit moulu au Canada et passe entièrement par une route canadienne. Nous n'exploitons pas nos propres richesses et le Canada est devenu le paradis des millionnaires américains qui s'emparent de nos forêts, de notre bois et de nos mines.

Nous exportons du mica, du nickel, du bois à pâte, de l'énergie motrice et du charbon. Si nous utilisions ces articles dans les manufactures du pays nous donnerions du travail à des dizaines de mille ouvriers. Le Canada produit 85 p. 100 du mica du monde et 95 p. 100 de ce que consomment les Etats-Unis. En 1924, le Canada a vendu aux Etats-Unis 112,000 tonnes de mica en fibre préparé pour la manufacture, c'est-à-dire presque à l'état brut. Cela nous a rapporté $5,546,000. Une fois manufacturé aux Etats-Unis cela a rapporté 70 millions de produits fins de l'amiante et 10 millions d'amiante grossier. Si nous avions exploité notre propre mica nous aurions pu distribuer 80 millions aux ouvriers canadiens.

Le Canada a le monopole de la production du nickel. C'est un article pour lequel nous ne craignons aucune concurrence. Nous devrions exploiter notre nickel et fournir du travail à nos ouvriers. Les grands gisements de nickel du Canada ont fourni aux Etats-Unis tout leur approvisionnement et 85 p. 100 de l'approvisionnement de l'univers.

D'après un bulletin du ministère de l'Agriculture des Etats-Unis, ce pays consomme 75 p. 100 de plus de bois à pâte et doit en conséquence en importer de fortes quantités. L'an dernier, le Canada a vendu aux Etats-Unis 1,350,000 cordes de bois à pâte et a reçu 13 millions pour cette matière première qui a atteint aux Etats-Unis une valeur de 67 millions. Tous les ans, nous envoyons 100 millions aux propriétaires des mines de la Pennsylvanie. Nous pourrions prendre 56 millions de cette somme et fournir du travail et des salaires aux Provinces maritimes, à l'Alberta et au Canada central.

Je prétends donc, monsieur l'Orateur, que le chômage est en grande partie la conséquence de l'inexploitation de nos ressources naturelles et de l'absence d'une politique nationale fondée sur le principe de la conservation de nos marchés pour nos produits afin d'assurer du travail à nos propres ouvriers.

Nous avons aujourd'hui dans la cité de Toronto bon nombre d'immigrants oisifs involontairement. Plusieurs n'habitent pas Toronto depuis un an et ils sont à la charge du public. J'ai ici une lettre venant du pasteur W. L. Baynes-Reed, doyen rural, Toronto, un vétéran superbe et un patriote, ou il parle de ces aoûterons anglais revenus de l'Ouest il y a un an et échoués à Toronto. Les Anglicans de la cité recueillent des secours pour ces Anglais qui manquent d'ouvrage. L'on a procuré plus de 9,500 repas et l'on a fourni le couché à plus de 3,500 hommes.

Le chômage n'existe pas qu'à Toronto. La situation est pour ainsi dire la même à Hamilton, London, Ottawa et autres endroits. D'après R. W. Hopper, commissaire des œuvres sociales d'Ottawa, la cité a secouru d'une manière ou d'une autre 897 familles en décembre, au lieu de 685, l'hiver dernier, dont 237 familles protestantes, 654 familles catholiques et 6 d'autres croyances, comptant en tout 2,646 enfants.

Le chômage augmente régulièrement à Toronto et à Hamilton. Le régistre d'un bureau de placement à Toronto contient 10,000 inscrits. Ceux-là sont des civils inscrits au seul bureau de la rue Front. Les derniers rapports de ce bureau indiquent que le nombre des chômeurs s'accroît sans cesse, et cela comprend les immigrants sans emploi. Rien n'annonce qu'on ait vu le pire. Le registre du bureau comprend 6,700 noms ce qui est beaucoup plus qu'il y a quelques semaines. L'an dernier, le chômage a augmenté presque vers le milieu de février et l'on prévoit que la situation sera plus grave cette année. Ce rapport traite du grand nombre d'hommes qu'on a ramenés de l'Ouest à Toronto et auxquels la cité est obligée de pourvoir. Le courant venu d'autres centres a aggravé l'état de choses. La réputation d'hospitalité et de générosité de Toronto en attire un bon nombre, bien que la cité ait pour règle de ne secourir que ceux qui y demeurent depuis un certain temps. D'après le rapport du département du Travail à Washington, pour le mois de janvier dernier soixante-treize milles hommes ont émigré aux Etats-Unis depuis six mois et déclaré leur intention de s'y établir.

Voici un graphique préparé par M. George Ross de la cité de Toronto. Il indique le mouvement du chômage et les sommes dépensées par le Gouvernement et la cité pour différents travaux. Cela représente pas mal

plus que 1 million ¼ de la valeur imposable par année.

J'ai sous les yeux un état des sommes dépensées par ce Gouvernement en travaux destinés à remédier au chômage, en 1919-1920.

Voici les chiffres:

Toronto	$625,526 08
Hamilton	58,069 59
Winnipeg	249,944 16
Vancouver	464,470 51
Montréal	999,917 22

Le Gouvernement actuel déclare qu'il n'a pas à s'occuper du chômage, mais je prétends que, d'après la loi constitutionnelle, il a juridiction en matière d'immigration, de commerce, d'industrie des banques, de douane et beaucoup d'autres choses. Je crois que le temps est venu d'arrêter une politique nouvelle relativement à l'immigration. Nous devrions interdire l'immigration pendant un certain temps, surveiller les services d'immigration de l'Angleterre et les sociétés de navigation assez âpres au gain pour nous amener des gens à n'importe quel prix, pour ainsi dire. De 1918 à 1921, le gouvernement se chargeait d'une partie de l'excédent du prix de construction de certains édifices publics afin d'atténuer le chômage. Cette méthode réussissait bien et aidait à améliorer la situation. Le chômage, d'après moi, a toujours relevé et doit nécessairement relever toujours du domaine fédéral, pour les raisons que j'ai indiquées. Les municipalités font leur part. Toronto a dépensé près d'un million de dollars et elle ne s'en tirera pas à moins d'un million et demi si on ne l'aide pas à temps.

Cette question est une de celles qui importent le plus actuellement. L'un des premiers devoirs d'un gouvernement doit être de veiller à la santé, au confort et à la prospérité de ses administrés. A l'époque de lord Palmerston, un sujet britannique se trouva en difficulté en Afrique relativement à l'expédition d'Ashanti, et le gouvernement britannique dépensa plusieurs millions pour lui venir en aide; le gouvernement britannique adopta le principe qu'expriment ces mots: *Civis Romanus sum*—"Je suis citoyen romain"; dans ce cas, "Je suis citoyen britannique."

Il est du devoir de ce Gouvernement de faire quelque chose pour la liberté du sujet relativement au chômage. Il faut remarquer que dans la métropole on prend des mesures relativement à l'émigration; quelqu'un posa une question l'autre jour aux Communes anglaises à ce sujet. On veut étudier la situation et savoir qui est responsable de certaines conditions qui existent relativement à l'émigration de Grande-Bretagne au Canada. On fait de la propagande là-bas pour amener de

Grande-Bretagne au Canada des employés de ferme dont le salaire moyen est de vingt-neuf shillings par semaine. Il n'est pas surprenant que ces gens désirent quitter le pays. On dit à ces gens que la situation est bonne au Canada, que les conditions sont favorables, et qu'il y a abondance de travail; le gouvernement est donc responsable, non seulement en vertu de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique septentrionale anglaise, mais à cause de la propagande qui se fait dans les districts agricoles de la métropole par les agents des compagnies de transport et du gouvernement en faveur des conditions qui existent dans notre pays. Un grand nombre des gens qui viennent de la métropole au Canada sont des vétérans. Toronto indiquent que 247 des sans-travail de cette ville sont des anciens soldats impériaux que l'on a amenés ici en leur disant qu'il y avait abondance de travail, et qui, une fois arrivés, se sont trouvés à charge des institutions de bienfaisance et municipales du pays. Il n'est pas juste pour les grands centres de population du Canada qui payent la grosse part des impôts du pays que cet état de choses existe. La province d'Ontario paye 49 p. 100 de l'impôt sur le revenu perçu au Canada. La ville de Toronto paye à elle seule douze ou treize millions en impôts. Toronto est surtaxée. Cette ville contribue pour plus de 100 millions par année au Trésor fédéral et ce n'est pas à elle de payer, il n'est pas juste de lui demander de payer l'entretien de ceux qui vont travailler aux récoltes, par exemple, et que l'on renvoie de l'Ouest par milliers pour aller passer l'hiver à Toronto.—Toronto est l'exutoire qui reçoit les sans-travail de tout le pays. Plusieurs de ces gens sont anglais de naissance, plusieurs sont des vétérans. Nous avons à Toronto de nombreuses organisations de bienfaisance. Presque chaque église à son service d'œuvres sociales et s'efforce de secourir à ses propres sans-travail, mais cela est impossible. Des milliers de gens venant de toutes les parties du Canada, d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse et de l'Ouest sont amenés dans notre ville. Je prétends que le gouvernement du Canada ne pourrait faire rien de mieux que de s'entendre avec les gouvernements provinciaux, les municipalités, les églises et les diverses organisations de bienfaisance relativement à cette question du chômage. Toues les intelligences, tous les cœurs et toutes les consciences du pays devraient s'occuper de la solution de ce problème du chômage et de celui de l'immigration car ce dernier touche au premier. Si le gouvernement entreprend cette

œuvre, il fera quelque chose pour le bien de ce pays et pour y rendre la vie plus agréable.

M. DENIS (Joliette): Monsieur l'Orateur, je ne veux nullement me montrer sévère vis-à-vis de la résolution qu'a présentée l'honorable représentant de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), mais il semble que c'est là la résolution la plus insignifiante qui ait jamais été présentée dans cette Chambre. Elle n'est pas seulement insignifiante, mais elle est injuste envers le reste de la population. Le Parlement ne se fait pas honneur en discutant une telle résolution aussi longtemps; encore moins, l'honorable député qui l'a présentée. Maintenant, que dit cette résolution? Voici:

La Chambre est d'avis que si un immigrant est incapable de trouver de l'emploi dans les deux ans qui suivent son arrivée au Canada, le gouvernement fédéral doit alors prendre la pleine responsabilité de son entretien.

Examinons cette proposition et voyons ce quelle signifie réellement. D'abord, je dis que c'est un sophisme de la pire espèce. Si le Parlement et le Gouvernement du Canada donnaient suite à cette résolution cela signifierait qu'immédiatement après, tout immigrant serait assuré pendant deux ans contre tout risque de chômage. Que signifierait cela? Est-ce juste et raisonnable que les gens qui sont venus s'établir dans ce pays et ont pris leur part des risques comme tout autre citoyen soient traités autrement que les autres qui viennent d'arriver de pays étrangers? Que feriez-vous pour les descendants de ceux qui ont colonisé ce pays? Cette résolution ne les mentionne pas, bien qu'ils puissent se trouver deux ou trois ans sans emploi? Que dites-vous de nos ancêtres qui ont colonisé ce pays il y a trois siècles?

M. IRVINE: Mon honorable ami veut-il dire qu'ils sont sans emploi?

M. DENIS (Joliette): Rien qu'une minute; je vais y répondre. L'homme qui vient de la métropole devrait être ici sur un pied d'égalité avec tous les autres citoyens; on ne devrait pas lui accorder de préférences comme on lui en donnerait par ce projet de résolution. Dans notre pays, nous n'avons pas de système d'assurance contre le chômage; la chose n'existe pas pour les descendants de ceux qui sont venus ici il y a trois siècles, et cependant l'honorable député de Winnipeg-Centre la réclame pour ceux qui sont ici non pas depuis trois cents ans ou cent ans ou un an ou un mois, mais depuis un jour. L'immigrant qui arrive ici doit-il partager le sort des gens de ce pays ou bien doit-on le protéger plus et mieux que tout autre et aux dépens de ceux qui sont ici depuis des années et des années? Voilà, monsieur, la proposition la plus ridicule qui ait jamais été soumise au Parlement.

Examinons la situation qui existe en Canada. Nous avons dans la ville de Montréal, dans la province de Québec, des milliers de personnes qui sont sans emploi depuis des mois et peut-être des années. La même chose existe à Toronto et dans toutes les grandes villes du Canada. Le Gouvernement devrait-il prendre sur lui d'accepter la pleine responsabilité de l'entretien de ces gens? Pas du tout. Le Gouvernement a déclaré maintes et maintes fois que le chômage est une chose qui doit occuper d'abord les provinces et ensuite le Dominion. L'adoption de ce projet de résolution placerait le problème du chômage sur les épaules du Gouvernement fédéral quant aux immigrants arrivés au pays depuis deux ans, mais quant au reste de la population il ne serait pas responsable. Ce projet de résolution va plus loin et demande qu'une garantie soit donnée. S'il devenait loi, chaque immigrant arrivant dans notre pays aurait une garantie, un gage, un contrat ou une police d'assurance obligeant le Gouvernement à pourvoir à ses besoins s'il ne trouve pas d'emploi durant deux ans.

Un honorable député a dit, il y a un instant, que ce projet de résolution ne s'appliquerait peut-être pas à l'immigrant qui pourrait trouver de l'emploi, disons pour un jour dans les deux ans. Ce n'est pas du tout ainsi que je l'interprète. Si, durant les deux ans, un immigrant passait une semaine sans emploi, il aurait droit à l'entretien. En d'autres termes, on veut garantir du travail à l'immigrant durant deux ans à compter du moment de son arrivée au Canada. Nous avons eu de l'immigration en ce pays depuis un grand nombre d'années et il y en a eu aux Etats-Unis depuis longtemps, mais jamais, dans ce pays ni dans la république voisine, nous n'avons vu une proposition aussi absurde que le projet de résolution qui nous est soumis. Comme je l'ai dit au début de mes remarques, cette question a déjà été discutée trop longuement. Je vais suivre mon propre conseil et reprendre mon siège en demandant à la Chambre de rejeter cette proposition.

M. WILLIAM IRVINE (Calgary-Est): L'honorable député qui vient de parler (M. Denis) (Joliette), a fait un effort hardi pour prouver que le projet de résolution que la Chambre a passé une journée à discuter est le plus ridicule qui ait jamais été présenté devant ce Parlement, — a-t-il ajouté: depuis un siècle ou plus? Je ne sais pas s'il a voulu parler de tous les parlements ou simplement

de celui-ci. Mais je puis mentionner au moins deux choses qui sont plus ridicules que ce projet de résolution, en supposant que ce dernier soit réellement ridicule. La première chose, qui me paraît être la plus ridicule, est l'attitude prise par mon honorable ami lui-même (M. Denis) (Joliette) à l'égard de la situation que l'on essaie d'améliorer par ce projet de résolution; la seconde est l'attitude du Gouvernement lui-même, responsable de la situation dont on s'occupe dans le projet de résolution; et cependant ce Gouvernement n'a rien à dire au sujet de cette situation qu'il a créée. Il n'a absolument aucune solution à offrir pour ce problème placé sur les épaules de la population de notre pays.

L'hon. M. MURDOCK: Le Gouvernement n'offre-t-il pas une solution en déclarant qu'il est en état de donner de l'emploi à tout homme consentant à travailler à la culture du sol?

M. IRVINE: Si les solutions des difficultés résidaient dans ce que dit le Gouvernement, tous les problèmes du Canada seraient résolus depuis longtemps, mais ce n'est pas à ce que dit le Gouvernement que je pense; ce qui m'intéresse davantage, c'est ce que le Gouvernement ne fait pas. Mon honorable ami sait parfaitement bien qu'il n'est pas en état de fournir de l'emploi à quiconque demande de travail. Il peut le dire, mais c'est là une autre chose plus ridicule que le projet de résolution, et cela à tel point que je ne prendrai pas le temps d'y répondre.

Je passe à l'étude de la résolution même. Elle peut autoriser la discussion générale de tout le problème du chômage; mais mon honorable collègue, en la présentant, se proposait de limiter le débat à cet aspect particulier du problème qui se rapporte directement à la politique du Gouvernement en matière d'immigration. Je ne blâme pas ceux qui ont étendu le champ de la discussion. J'admets bien volontiers que le problème du chômage touche à la politique du Gouvernement, de même qu'à des causes beaucoup plus profondes. Mais je ne veux pas traiter la question à un point de vue général. Je me bornerai à l'examen de cet aspect particulier du problème dont il est question dans la résolution.

Je ne désapprouve pas l'immigration et je suis persuadé que l'honorable représentant de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) ne s'y oppose pas; je n'ai entendu aucun des orateurs qui ont parlé aujourd'hui à propos de la résolution désapprouver l'immigration. Tous désirent que la population du Canada augmente. Nous voulons que la politique relative à l'immigration soit, au moins, juste envers les habitants du Canada et envers les immigrants et qu'elle tienne compte de l'état actuel des affaires du pays. Supposons que le Gouvernement soit chargé de la manœuvre d'un bateau-passeur, lequel ne contiendrait que cent personnes, et que mille personnes voudraient traverser. De l'autre côté de la rivière, il y a beaucoup de place, mais le bac ne peut contenir que cent personnes. Le Gouvernement veut absolument embarquer les mille personnes sur le bateau, qui coulera. Nous prétendons qu'il ne devrait en prendre que cent à la fois jusqu'à ce que toutes soient passées sans danger. Nous voulons qu'il en soit de même pour l'immigration. Nous voulons que le Gouvernement n'établisse pas les immigrants au Canada plus vite que notre organisme industriel ne peut se les assimiler, que ces gens se dirigent vers les fermes ou vers une autre industrie. Telle est notre idée au sujet de l'immigration. Nous ne voulons pas refuser l'entrée du pays à tous les immigrants, mais nous ne voulons pas non plus qu'on les amène au pays avant qu'on ne puisse les recevoir. En outre, non seulement nous préconisons une immigration soigneusement réglementée, mais nous désirons que le Gouvernement prenne, au point de vue économique, des mesures qui seront à l'avantage et des habitants du Canada et des futurs citoyens en aussi grand nombre que nous pourrons en amener au pays. Il appartient au Gouvernement de trouver la solution du problème de l'immigration. Il lui faut adopter des mesures économiques qui rendront avantageuse l'immigration en notre pays, et ce problème sera alors entièrement résolu.

L'objet de la résolution est de porter à la connaissance du Gouvernement certains résultats de sa politique, et de lui faire comprendre la nécessité d'accepter la responsabilité de cette politique. Il peut être ridicule, comme l'a dit l'orateur précédent (M. Denis), de chercher, au moyen d'une résolution, à assurer à tous les immigrants, pendant deux ans, soit un emploi, soit des secours, et c'est peut-être injuste, comme il l'a dit aussi; mais il est également ridicule et injuste d'amener au pays des milliers de personnes, quand nous avons déjà plus de monde que nous n'en pouvons employer. C'est injuste, non seulement pour les habitants du Canada qui doivent chômer, mais également, sinon plus, pour les immigrants. En outre, songeons que ces derniers sont assurés contre le chômage, non seulement pendant deux ans, mais pendant toute leur vie, en Grande-Bretagne, où notre Gouvernement cherche à recruter, du moins il le prétend, la plus forte proportion de nos nouveaux citoyens. Si mon honorable ami désire rendre l'immigration attrayante, il devra donner d'autres garanties que des promesses

électorales, car les Anglais ne tarderont pas à connaître l'état des affaires en notre pays.

Je désire porter à la connaissance du Gouvernement un cas particulier, qui justifiera la résolution. Je cite une lettre reçue d'un immigrant demeurant à Calgary et j'espère que le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) verra à ce que cet homme trouve un emploi bientôt, ou lui fera accorder ce qu'il demande dans cette lettre, que je lis:

J'arrivai avec le troisième groupe amené par M. McDonnell, en août 1924, à Red-Deer, et l'on me conduisit sur une ferme où je devais être employé; le fermier était absent et l'agent de la commission d'établissement agricole des soldats, M. Smith, me laissa chez un autre fermier. Quand l'homme qui devait m'employer arriva, il me dit que je recevrais $25, sans pension, par mois. Je ne savais pas où je me trouvais; je dus accepter, pour le temps de la moisson. On m'envoya ensuite à l'école indienne, d'où je partis pour travailler dans la forêt; mais on me rappela, parce que ma femme menaçait de tuer mon enfant (ce à quoi je songe souvent moi-même maintenant). A la suite de cet événement, on ordonna de nous rapatrier et nous nous mîmes en route pour Clyde; mais l'astucieux révérend McDonnell nous rencontra et nous dit que M. Woods, surintendant de la commission d'établissement des soldats à Calgary, me donnerait un emploi. Je me rendis chez cet homme, mais il n'avait pas de situation à m'offrir; pendant trois semaines, il me fit venir tous les jours, et finit pas m'offrir $5 par mois. J'ai raconté cette aventure dans le *Calgary Herald* du 7 du mois courant. J'en ai assez. L'on ne veut pas me venir en aide ici. Je vous prie d'user de votre influence..

Remarquez bien ces paroles:

... pour obtenir l'exécution de l'ordre de rapatriement temporairement réservé, avant qu'il n'arrive quelque chose de plus terrible, vu que je n'ai pas l'intention de voir ma femme et mes enfants mourir de faim. Veuillez donc faire tout en votre pouvoir, pour mes enfants. J'ajoute, monsieur, que j'avais un emploi de chauffeur avant mon départ de Glasgow, avec la corporation.

Je suppose que par "corporation" il veut parler du contingent avec lequel il est venu sous la direction du révérend M. McDonnell. En se rappelant le télégramme du maire Webster, dont le ministre du Travail nous a donné lecture cet après-midi, mes collègues remarqueront qu'il parle d'un grand nombre d'autres dans une position comme celle dépeinte dans la lettre. Ces gens sont venus à Calgary à la faveur de la politique d'immigration du Gouvernement, mais n'ayant pas habité la ville depuis assez longtemps ils ne pouvaient bénéficier des secours organisés par la ville. Il s'ensuit que ces pauvres gens ont souffert et souffrent encore. Il est sûrement ridicule de la part des honorables députés de l'autre côté de la Chambre (la droite) de s'opposer à cette résolution pour des motifs purement théoriques, quand ces gens, comme celui dont je viens de lire la lettre, amenés en ce pays par la politique du Gouvernement, crèvent de faim et menacent de détruire les leurs plutôt que de les voir subir les mêmes tourments.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami voudra-t-il nous donner confidentiellement le nom et l'adresse de cette famille?

M. IRVINE: Je suis peiné d'avoir oublié de lire le nom et l'adresse. On venait précisément de me laisser entendre que je serais mieux de ne pas les publier; mais je serai heureux de remettre cette lettre au ministre du Travail. Toutefois, je ne crois pas que ce monsieur ferait de difficulté si on divulguait son nom. Qu'il y ait un rapport direct entre la politique d'immigration du Gouvernement et les souffrances de beaucoup de gens, cela n'a pas besoin d'être démontré. A cause des bévues du Gouvernement actuel nombreux sont les individus et les municipalités de villes qui ont à souffrir présentement. Avant l'appel de l'ordre du jour j'étais à lire une dépêche de Lethbridge parlant de l'importation de familles japonaises, écossaises et russo-allemandes pour une industrie qui doit être lancée dans le sud de l'Alberta. Je suis content d'apprendre que nous aurons une industrie nouvelle dans cette partie du pays, mais je pense que l'attitude prise par le Conseil des métiers et du travail de Calgary, dont j'ai la lettre à la main, mérite de fixer l'attention du Gouvernement. Cette lettre vient du secrétaire du Conseil du travail de Calgary:

Ce conseil veut savoir si ce renseignements est exact...

C'est le renseignement que j'ai communiqué à la Chambre cet après-midi et que j'ai pris dans les journaux...

... et s'il l'est, on fera remarquer qu'il y a présentement dans cette province des milliers d'hommes en bonne santé, sans travail, dont quelques-uns depuis longtemps, et dont un grand nombre sont secourus par le gouvernement provincial pour ne pas périr de faim.

Nous vous prierions (c'est-à-dire si demande en a été faite) de bien vous rendre compte de ce qui existe présentement, tel que nous l'avons exposé ci-dessus, avant d'y faire droit.

Voici de quoi il s'agit. Une compagnie veut ouvrir une fabrique de sucre dans le sud de l'Alberta; elle a déjà obtenu, je crois, une charte fédérale et le Conseil des métiers et du travail de Calgary est en instance auprès du Gouvernement pour qu'il use de toute son influence auprès de la compagnie afin de lui faire employer des ouvriers albertains au lieu de faire venir des Russes, des Allemands, des Japonais et des Ecossais. Ce matin, les membres du Gouvernement au lieu de répondre, se sont contentés de sourire. Le Gouvernement s'est refusé à admettre la relation existant entre l'état de choses qui règne présentement en ce pays et la politique d'immigration qu'il poursuit. Certains députés ont voulu prétendre qu'on présentait cette résolution pour remédier au chômage. Rien n'est si loin des intentions du motionnaire.

Le remède contre le chômage doit aller plus loin que la résolution propose. A mes honorables collègues je tiens à rappeler qu'elle ne prétend toucher qu'à un côté de la question, à celui qui est le plus urgent pour l'heure: il s'agit des chômeurs venus en ce pays depuis deux ans à la suite de la politique d'immigration du Gouvernement, et menacés aujourd'hui de mourir de faim parce qu'il n'est plus de municipalité en état d'entreprendre de les secourir, constatant que nombre d'entre eux n'ont pas vécu assez longtemps dans une localité pour se prévaloir des secours à distribuer.

La résolution n'a d'autre objet que de voir si le Gouvernement est prêt à assumer la responsabilité de sa propre politique. Elle ne comporte pas, comme a semblé le prétendre le député qui vient de prendre son siège, des dons de la part du Gouvernement pour se soustraire à cette responsabilité, aux nouveaux venus attirés par sa politique. Elle ne comporte pas que ce soit là le seul moyen. Mon collègue (M. Woodsworth) a proposé autre chose; à mon tour je suis d'opinion que le Gouvernement devrait renvoyer tout immigrant auquel il ne peut procurer du travail. Ce serait une façon d'assumer les conséquences de sa politique. Peut-être cela guérirait-il le Gouvernement, aussi vite que s'il avait verser des secours en argent, si chaque année il avait à renvoyer dans leur pays d'origine des milliers de gens qu'il aura contribué à faire venir en ce pays. Cela pourrait constituer en soi un moyen d'amener le Gouvernement à se rendre compte de la situation réelle.

Après avoir écouté les commentaires faits jusqu'ici dans la discussion, je les ai résumés à ma façon. A l'égard de la situation, le Gouvernement n'a pas de politique et est fier de la chose. Le chef du parti progressiste (M. Forke) n'a pas de politique; il l'avoue franchement, et je le félicite de sa franchise. Les honorables députés de l'opposition professent avoir une politique, qu'elle soit bonne ou mauvaise. Je soutiens que s'il y a lieu d'appuyer le Gouvernement, simplement parce qu'il tente un effort, relativement à sa politique de subventionner des navires, comme le prétendent les partisans du Gouvernement, en ce cas nous pourrions peut-être voter en faveur de la politique formulée par l'opposition, sous couleur qu'à tout événement, c'est plus que le Gouvernement ne propose de faire touchant la situation. Le fait est que le Gouvernement ne propose rien et paraît se réjouir de n'avoir rien à proposer.

L'hon. M. MURDOCK: Le Gouvernement propose quelque chose; il propose de placer tout immigrant prêt à travailler sur une terre où il trouvera de l'ouvrage.

M. SPENCER: La Gouvernement ferait-il la même chose pour les chômeurs?

L'hon. M. MURDOCK: Il ne l'a pas indiqué et mon ami sait que probablement la chose serait impossible. Mais pour ce qui regarde les immigrants, le Gouvernement prend la position que ceux qui sont disposés et prêts à travailler peuvent se procurer de l'ouvrage.

M. IRVINE: Je vais traiter des propositions du ministre. Mais permettez-moi de dire en passant que si le Gouvernement a maintenant le dessein de trouver un emploi sur les terres à tous les sans-travail du Canada, je regrette pour ma part qu'il n'ait pas pris cette décision il y a quelques années.

L'hon. M. MURDOCK: Je n'ai pas fait cette déclaration. Je sais que l'honorable député ne dénature pas le sens de mes paroles délibérément; néanmoins, je ne veux pas qu'il m'attribue des propos que je n'ai pas tenus. Je n'ai jamais dit rien de tel. L'honorable député ferait bien de s'en tenir à la vérité, s'il a un argument.

M. IRVINE: Mon honorable ami est vif et il m'accuse de citer ses paroles à faux. Peut-être daignera-t-il répéter ce qu'il a dit au juste, parce que s'il n'a pas fait la déclaration que je lui ai prêtée, il a dû dire quelque chose de bien moindre importance.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai déclaré que la politique du Gouvernement, suivant une déclaration du sous-ministre de l'Immigration chargé d'affaires du ressort de la Commission d'établissement des soldats, déclaration que je viens de lire, c'est que l'on peut trouver un emploi sur une terre à tout immigrant disposé et prêt à travailler.

M. IRVINE: Je comprends alors que le Gouvernement a établi une nouvelle politique qui consiste à placer sur une terre tout immigrant qui veut travailler. Je présume que tout immigrant peut très bien se placer ainsi. Mais je me demande s'il obtiendra les salaires de l'union. Je ne puis m'imaginer le ministre du Travail, unioniste depuis vingt-trois ans, préconisant l'établissement d'ouvriers sur les terres sans rémunération de leur travail ou même à un salaire d'un sou moindre que les salaires de l'union et certes pas à un salaire inférieur à ce qu'il leur faut pour vivre convenablement, et leur famille. Il sait fort bien que ce n'est pas là une solution, et j'ose prédire que dans un mois des honorables députés devront demander de

nouveau au ministre du Travail ce qu'il fera de quelques-uns de ces gens-là. La politique qu'il vient d'énoncer est aussi ridicule que cette résolution le paraît aux yeux de quelques partisans du Gouvernement. En parlant de cette résolution, le ministre a débuté à l'accoutumée. Il a déclaré qu'il y avait du chômage il y a quelque dix ou douze ans, et je pense que l'honorable député de Last Mountain (M. Johnston) a le premier amené la question sur le tapis, au cours du discours d'un honorable député à ma droite, en demandant s'il n'y avait pas beaucoup de sans-travail en 1913-1914. Les chômeurs étaient nombreux en 1913, je n'en doute pas. Toute la députation conviendra avec le ministre du Travail, j'en suis sûr, qu'il y avait alors beaucoup de chômeurs.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable monsieur ne saurait citer un mot des Débats —et nous allons les envoyer quérir—indiquant que le ministre du Travail ait parlé de l'année 1913. De nouveau, il cite mes paroles à faux.

M. IRVINE: Je ne pense pas que le ministre me contestera qu'il a parlé du chômage existant à l'époque où l'opposition officielle d'aujourd'hui détenait le pouvoir. A-t-il oui ou non parlé de cette période? Il se peut qu'il n'ait pas mentionné 1913, mais n'a-t-il pas parlé de cette période? S'il ne l'a pas fait, je suis prêt à lui fournir mes excuses; mais je suis sûr qu'il l'a fait.

Il a parlé du chômage qui sévissait aux Etats-Unis, disant qu'il y avait vingt millions de sans-travail et il conclut avec une logique très curieuse que puisque les Etats-Unis avaient vingt millions de chômeurs il n'était pas nécessaire d'adopter la proposition de notre collègue. Ainsi raisonne le ministre du Travail. Mais il a parlé du chômage qui sévissait il y a des années passées et s'il a, avec complaisance, montré que les Etats-Unis avaient aussi à se plaindre à cet égard, par contre il a trouvé peu à dire du chômage tel qu'il existe en Canada. En parlant sur ce sujet, il a allégué que beaucoup de chômeurs ne veulent pas travailler ou ne pourraient pas travailler s'ils essayaient. D'après lui, ce sont principalement les démobilisés qui sont sans goût ou sans capacité pour le travail. Il a expliqué que c'est par entêtement que les mineurs de l'Alberta refusent de travailler. Mais n'y a-t-il pas vraiment des gens sans ouvrage? Ces résolutions qui nous viennent de différents côtés, les faits relatés dans les journaux, la situation déplorable constatée dans la Nouvelle-Ecosse et qui a ému la Russie elle-même, est-ce rêverie que tout cela? N'y a-t-il pas une part de vérité dans ces faits?

Le ministre de l'Immigration, qui a répondu à l'auteur du projet, est tout aussi vague et décourageant que son collègue du Travail. Son système est celui-ci: le chômage a toujours existé et existera toujours. Si donc le chômage doit être permanent, il faudrait, d'après lui, s'en accommoder et n'y plus penser. Je ne prétends pas que ce soit là ses propres paroles, mais c'est au fond l'idée qu'il a exprimée.

Monsieur l'Orateur, vu l'absence de toute politique gouvernementale à l'égard du chômage; vu que certains membres de la droite ont jugé le projet de résolution comme ridicule; vu que le ministre de l'Immigration a déclaré vouloir le repousser de son vote, je fais, appuyé par l'honorable député de Bow-River (M. Garland), sous forme d'amendement, la contre-proposition suivante:

La Chambre est d'avis que le Gouvernement, incapable de proposer une politique satisfaisante pour diminuer les souffrances des victimes du chômage ou pour trouver un remède à ce mal, devrait démissionner.

M. SPENCER: Monsieur l'Orateur, la question discutée est une des plus importantes dont la Chambre s'occupe chaque année et qui ne peut être passée sous silence. Elle grandit sans cesse et atteindra, dans l'avenir, de sérieuses proportions. La motion présentée par notre collègue de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), de même que la contre-proposition du député de Calgary-Est (M. Irvine), portent sur une question que le Gouvernement n'a pas le droit de négliger.

Le gouvernement fédéral est responsable au premier chef du chômage dans le pays, car de lui dépend les mesures politiques qui ont une influence directe sur le système. Ainsi, c'est le gouvernement fédéral qui règle le régime douanier; c'est lui également qui, s'il le voulait, déciderait les grandes questions financières. Sur ces deux points, la politique du Gouvernement est cause de l'extension du chômage d'année en année et ne fera que l'aggraver avec le temps. C'est le gouvernement fédéral qui décide en maître les questions de chemins de fer, et, à cet égard, il est responsable du chômage existant pour une part plus grande que ne l'imaginent un bon nombre de nos collègues. Il y a dix ou quinze ans on avait la rage d'établir des chemins de fer. La Chambre accorda des concessions à droite et à gauche; elle prodigua les promesses à tous ceux qui en sollicitaient et l'Ouest fut particulièrement favorisé sous ce rapport. Des milliers d'émigrants s'établirent sur les tracés projetés et ils sont aujourd'hui découragés parce que les lignes promises n'ont pas été créées. En beaucoup de ces cas ces colons abandonnent leurs terres et s'en vont grossir les rangs des sans-travail qui encombrent les villes. Ce

matin même j'ai reçu une pétition de plusieurs centaines de cultivateurs demandant l'établissement d'une voie ferrée dans leur région, et pourtant je sais d'avance que ce n'est pas avant trois ou quatre ans qu'on pourra la leur accorder. On leur avait promis cette ligne depuis quinze ans. Ils sont fatigués d'attendre et ils disent que si la ligne n'est pas construite un grand nombre sont décidés de s'en aller ailleurs.

Un député qui occupe un siège à notre droite— je crois que c'est le représentant de Toronto-Ouest (M. Hocken)—a déclaré que suivant quelques-uns on aura toujours du chômage. Lui-même, cependant, croit qu'on se trompe. Je ne puis partager l'avis de l'honorable député. Non seulement, je prétends que le chômage est établi à demande au Canada, mais la situation empirera à l'avenir. Et sous le régime en vigueur, il est tout naturel qu'il en soit ainsi. A l'heure qu'il est, la science avec l'assistance du génie d'invention produit constamment de nouvelles machines pour alléger le fardeau qui pèse sur les épaules de l'homme et les transférer aux machines. Nous pouvons dire avec raison que nous consacrons le lundi, le mercredi et le vendredi à l'invention de nouvelles machines destinées à éliminer la main-d'œuvre tandis que nous passons le reste de la semaine à la recherche de quelques moyens de mettre un terme au chômage qui résulte nécessairement de toutes ces inventions. Le Gouvernement fédéral a la direction du bureau des brevets. Je ne veux pas dire qu'on ne devrait pas accorder des brevets d'inventions. Les inventions méritent être encouragées. Nous devons appeler de tous nos vœux l'époque où les machines suppléeront de plus en plus au travail humain. Si toutefois cette transformation tend à accroître l'armée des sans-travail, nous devrons découvrir quelques moyens par lesquels ces jeunes gens pourront gagner leur pain. Bref, le chômage est tout simplement une conséquence de l'amoindrissement de la puissance d'achat. Chaque fois que le besoin d'une augmentation de la puissance d'achat se fait sentir, nous constatons que l'armée des sans-travail s'accroît en conséquence. Voilà un problème, semble-t-il, que le Gouvernement n'a jamais tenté de résoudre. Le problème de la réforme de notre système financier a été abordé de temps à autre, au cours des dernières années. C'était là du nouveau et ces projets ont eu le sort ordinaire de toutes les choses nouvelles. La première fois que la question fut mise sur le tapis,—c'était en 1922, si j'ai bonne mémoire,—les honorables députés se désintéressèrent absolument de la question. En 1923, ils s'occupèrent de projet pour le tourner en ridicule. En 1924, la question ainsi que les honorables députés qui l'appuyèrent furent en butte à toutes les insultes. Pour ce qui est de l'avenir toutefois, j'ai la ferme conviction que le jour luira où le Gouvernement se rendra compte qu'il est nécessaire de faire face au problème et que le contrôle de la finance et des autres affaires importantes doit être exercé avec plus de soin par ceux qui détiennent les rênes du pouvoir. C'est parce que le Gouvernement fédéral oriente les destinées fiscales et financières du pays; c'est parce qu'il exerce un certain contrôle sur le bureau des brevets, par l'entremise duquel de nouvelles machines sont constamment créées pour remplacer la main-d'œuvre humaine; c'est parce que le pouvoir central contrôle en grande partie sinon entièrement le courant de l'immigration que la résolution en discussion est absolument au point à mon humble avis.

J'aurais appuyé la motion telle qu'elle a été proposée, mais puisqu'on a proposé un amendement, j'appuierai également ce dernier.

M. GARLAND (Bow-River): Je dirai quelques mots sur la motion principal et sur l'amendement. L'honorable député de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) a fait allusion tout à l'heure aux accusations portées contre l'honorable chef de l'opposition officielle; mon très honorable ami s'est vu adresser les épithètes de pessimiste, d'homme qui voit tout en noir et ainsi de suite, tout simplement parce qu'il a peint sous ses véritables couleurs la situation du chômage en Canada. L'honorable député de Fort-William n'est guère justifiable de mettre au crédit de son chef toutes les insultes qui lui ont été adressées. Il y a trois ans environ, si j'ai bonne mémoire, les membres du groupe progressiste ont signalé ici les abus qui agitent aujourd'hui l'esprit de mes honorables amis de l'opposition; et ont décrit la situation d'alors et qui n'a pas changé. Nous avons aussi été traités de pessimistes; on nous a accusés de diffamer le Canada; on nous a traités de grincheux et toute la gamme y a passé. Nous n'en avons guère souffert; l'approbation de nos voisins nous importe peu du moment que nous avons la certitude de dire la vérité. Cependant, voilà bien la situation et elle doit être envisagée par le Gouvernement. Mes honorables amis de la droite s'abstiennent, c'est évident; mais ils devront le faire tôt ou tard. L'attitude du Gouvernement me rappelle fort à propos une définition de l'optimiste que j'ai lue quelque part. Le pessimiste ressemble beaucoup à mon honorable amis de chef de l'oppossition. S'il a mal aux dents, il se la-

mente, tout comme moi. Il rend la vie misérable à tous ceux qui l'entourent tant que son mal n'est pas guéri ou tant qu'il n'a pas fait extraire la dent malade. Affligés du même mal, mes honorables amis de la droite, remercient le Ciel d'avoir une dent. Cependant, ils endurent leur mal et tout va bien tant qu'ils conservent leur dent. Ils oublient toutefois qu'une dent malade est susceptible de produire toutes espèces de complications; si le mal n'est pas enrayé, il est possible qu'un abcès se forme; la dent se détériorera et il faudra la faire enlever. Or, je conseille à mes honorables amis de prendre des mesures pour faire soigner leur dent malade avant qu'il ne soient obligés de la faire extraire; car elle leur fait passablement mal. D'aucuns réclament même l'expulsion des immigrants à l'heure actuelle. Je désire citer une lettre portant la signature du consul danois à Vancouver, M. W. W. Ward.

Cette lettre est frappante venant de la part d'un citoyen de cette importance. Voici ce qu'il écrit au maire de Vancouver:

Je dois porter à votre connaissance que, vu les représentations du gouvernement fédéral, des chemins de fer nationaux et du chemin de fer du Canadien-Pacifique au Danemark un certain nombre de Danois émigrent au Canada et que plusieurs parmi eux débarquent à Vancouver ayant été portés à croire, à ce qu'ils me disent, qu'ils peuvent être admis aux Etats-Unis par ce port, et qu'à leur arrivée ici, cela leur est impossible. Comme les emplois sont rares et que ces gens d'habitude n'ont pas d'argent, ils viennent chercher du secours à mon consulat. Bien qu'ils soient prêts à travailler, ils ne peuvent rien trouver. Je crains donc que cet hiver plusieurs de ces immigrants ne viennent demander de l'aide au consulat. Vous comprenez bien que le gouvernement du Danemark ne peut se mettre à prendre soin de ses émigrés et qu'il est d'avis qu'il incombe à toute ville et à tous pays civilisés de fournir un abri et des vivres à tous ceux qui demeurent dans leurs murs. Je me propose donc d'envoyer les Danois indigents aux autorités municipales pour les loger et les nourrir, et je leur donnerai une lettre pour vous, à cet effet. Je suis sûr que vous considérerez du devoir de la ville d'entretenir tous les sans-travail et que si vous ne voulez pas vous conduire ainsi à l'égard des sujets étrangers, vous les rapatrierez.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble serviteur,
W. W. WARD,
Consul royal du Danemark.

Cette lettre a été lue à la conférence sur le chômage par le maire de Vancouver qui a avoué franchement que la ville avait assez de s'occuper de ses propres citoyens sans être obligée de prendre soin des immigrants désœuvrés venus au pays comme résultat de la politique d'immigration du Gouvernement. Cette lettre compte parmi les nombreux témoignages du maire à l'appui de sa manière de voir à ce sujet.

Il ajoute:

J'ai ici une déclaration de la commission mixte des égouts de la ville de Vancouver qui montre que nous avons retardé jusqu'à l'hiver des travaux au montant de $400,000 presque. Mais ce n'est qu'une légère somme qui ne servira pour ainsi dire que pour nos concitoyens qui méritent d'être encouragés, qui ont aidé à édifier la ville et qui ont droit aux premiers égards.

Vancouver était apparemment prête à s'occuper de ses citoyens mais elle s'est certainement adressée au Gouvernement fédéral. A mon avis, cette ville avait raison de donner quelques secours aux immigrants sans emploi que l'on a fait venir au pays. Il dit de plus:

Si donc le Gouvernement n'est pas en mesure d'accorder une aide matérielle aux chômeurs cet hiver, je puis vous assurer qu'en ce qui concerne les sans-travail, les quatre provinces de l'Ouest ne le sont pas non plus. Que vont devenir les nombreux immigrants qui s'en viennent dans l'Ouest cette année? Ceux qui sont débarqués au pays sont d'excellents sujets mais quelques-uns parmi eux parlent peut-être pas anglais. Nous n'avons rien à leur donner. Nos propres concitoyens doivent être servis les premiers.

Et encore:

Quant à la côte du Pacifique et la province de la Colombie-Anglaise, comme je suis peut-être le seul représentant de cette région, et ayant reçu des instructions de presque tous les conseils municipaux de ce territoire, je vous assure que nous ne sommes pas en état de prendre soin des sans-travail à l'exception de nos compatriotes, et que s'il faut nourrir ces étrangers affamés cet hiver, c'est aux autorités qui les ont fait venir à y voir.

Le maire de Toronto, M. Hiltz, dit:

S'il existe quelque responsabilité au sujet du chômage, nous devrions chercher sur qui elle retombe. S'il est vrai que le Gouvernement a invité des immigrants au pays et qu'il ne fait rien pour eux une fois qu'ils sont parmi nous, il me semble qu'il a empiré la situation et que cette responsabilité pèse d'autant sur ses épaules.

S'il est vrai...

J'appelle là-dessus l'attention du ministre des Chemins de fer (M. Graham) qui a soulevé ce point.

S'il est vrai que le gouvernement provincial a agi de la même façon, il est à blâmer. On a fait venir des immigrants probablement dans le but de les placer sur la terre. Comme quelqu'un l'a fait remarquer, ils ont dit qu'ils voulaient travailler sur les fermes, mais s'ils ont manifesté ce désir c'était uniquement pour immigrer au pays, et dès qu'ils sont arrivés ici, ils se sont dirigés n'importe où à leur gré. Si le gouvernement provincial a aggravé la situation à cet égard, il est le seul à condamner.

Et, entre parenthèses, s'il est exact que le chemin de fer Canadien-Pacifique a des affiches à Wembley annonçant qu'il y a beaucoup de travail au Canada pour les hommes et que si ses affiches à Montréal disent tout le contraire, alors il me semble que cette compagnie doit assumer sa part de responsabilité. Veut-elle transporter ici une foule d'étrangers afin de profiter du chômage pour obtenir le travail à bon marché, je l'ignore. Elle le sait peut-être mieux que moi.

Et ainsi de suite, monsieur l'Orateur, tout le long de cette brochure, qui est le rapport de la conférence nationale concernant les emplois durant l'hiver au Canada. Nous voyons que les maires de villes de l'est, du centre et de l'ouest du pays sont unanimes à dire qu'ils sont prêts à s'occuper de leurs

propres concitoyens, mais que le Gouvernement doit reconnaître la responsabilité de sa politique d'immigration touchant le chômage. C'est l'unique objet de la résolution de l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth).

M. Blatchford, maire d'Edmonton, dit:

Des trappeurs, des commerçants, des prospecteurs malades et inoccupés dépendent de nous, de même que des colons qui se sont établis les premiers dans la région de la rivière de la Paix et qui se sont ruinés peu à peu à cause des mauvais transports. Nous avons tous ces gens à notre charge. Pour ce qui regarde l'hospitalisation, nous sommes mieux outillés que toute autre ville sur le continent américain. Le traitement des malades de cette région coûte à notre hôpital municipal, donc aux contribuables d'Edmonton $500 par jour, sans compter ce que nous donnons à d'autres hôpitaux. Nous avons donné aux œuvres de charité près de $300,000 par année et cette année nous avons versé $42,000 aux commissions d'œuvres sociales.

Voilà une ville qui s'occupait des siens. Il dit plus loin:

Pour ce qui regarde la ville d'Edmonton nous sommes prêts à faire tout notre possible pour subvenir aux besoins des nôtres,—d'abord ceux qui ont charge de famille et les célibataires après,—mais nous ne pouvons pas entretenir les étrangers. Nous comptons avoir quelques travaux à exécuter d'ici peu. Si le projet est ratifié demain par le conseil directeur des chemins de fer nationaux du Canada nous construirons cet hiver un passage souterrain au coût de $500,000. Cela nous aidera beaucoup, atténuera peut-être la sévérité de la crise à un degré tel que nous y pourrons suffire; mais à l'heure qu'il est, sans travaux, nous ne pouvons pas faire plus et s'il nous faut assumer la responsabilité de pourvoir aux gens du département d'Immigration qui se trouvent maintenant sans travail et sans le sou, en sus des aoûterons qui y passent l'année nous serons dans une situation extrêmement pénible; il nous sera impossible d'y faire face.

Ecoutez maintenant le commissaire Tulley d'Ottawa:

Nous avons un nombre de travailleurs au pays. Nous n'avons pas assez d'emploi pour eux tous. Cependant on me porte à croire qu'il s'exécute un programme qui jette plus de travailleurs sur le marché, pour ainsi dire, ——(je n'aime pas ce terme de "marché", mais employons-le puisqu'il est en usage),—et nous devons leur trouver un emploi, chose que nous ne pouvons pas faire.

Et ainsi de suite, monsieur l'Orateur, des témoignages innombrables du même genre; et venant non pas d'un seul parti politique mais de tous: voilà ce qu'on expose ici au Gouvernement. Qu'on me permette de citer un cas individuel venu à ma connaissance cet hiver à Calgary. Un monsieur, du nom d'Edward Evans écrit ce qui suit:

Puis-je demander, bien à propos, ce qu'on fait pour fournir de l'emploi aux hommes actuellement sans travail dans la cité de Calgary et dans la province d'Alberta?

Je suis étranger à Calgary; j'y suis arrivé depuis quelques jours seulement. Je suis également étranger au Canada, étant arrivé à Montréal d'Australie, le 1er janvier de cette année.

Aujourd'hui, je me trouve en votre ville et je cherche de l'emploi. J'accepterai n'importe quel travail, n'importe où à une rémunération raisonnable. Mais dès mon arrivée dans votre ville de Calgary j'appris qu'il

[M. Garland (Bow-River).]

y a ici des centaines d'hommes dans une situation identique à la mienne, des hommes qui doivent consacrer tout leur temps à chercher, apparemment en vain, un emploi.

Est-ce pour rien, tout cela? Ces hommes doivent-ils dépenser toute leur énergie à chercher une chose qui n'existe pas. Je pose la question parce que je n'en sais rien étant un étranger nouvellement arrivé au Canada.

Tout cela me paraît cruel, inhumain. En vers et en prose, dans les réclames alléchantes, dans les articles à faire rêver publiés par les journaux et les revues j'ai entendu et j'ai lu que le Canada était le paradis des gens laborieux que l'Ouest canadien était la "Terre promise" où la gêne et la misère étaient inconnues. Est-ce que tout cela est une fable, une pure invention fabriquée de toutes pièces dans l'intention déloyale d'attirer ici les hommes que dirige une saine ambition afin de les réduire à l'esclavage par la concurrence de leurs semblables et ainsi gonfler davantage les coffres de quelques richards et glorifier au-dessus de tout le monceau d'or? Je fais peut-être erreur? Il se peut que je sois arrivé à Calgary à un moment particulièrement pénible; mais j'ai peine à le croire car alors on verrait à certains indices que le public s'alarme. La sérénité de la presse et du public me porte à croire que l'Ouest canadien compte toujours un contingent considérable de sans-travail; que, la situation étant normale, on ne s'inquiète pas on ne cherche pas, du moins ne cherche-t-on pas sérieusement, à élaborer une méthode d'assurer aux travailleurs bien disposés le moyen de gagner leur vie honnêtement, légitimement.

On n'a qu'à parcourir les rues de la ville pour voir des centaines d'hommes qui flânent sans but. Ces hommes veulent du travail, mais il n'y en a point; cependant, ces misérables qui meurent presque de faim, voient grossir leur nombre tous les jours par d'autres immigrants qui arrivent dans l'Ouest canadien.

Pouvez-vous m'expliquer cette situation monsieur le rédacteur; ou s'en trouve-t-il un parmi vos lecteurs qui ait quelque remède à proposer? Il en dépend le bien-être et l'existence légitime de centaines aussi bien que de

Votre tout dévoué,
Edward Evans.

Voilà quelque temps j'ai parcouru le rapport du commissaire de la Publicité, Alberta; j'y ai trouvé ce qui suit:

On annonce la vente, sans mention du prix, de la ferme de 13,320 acres appartenant à George Lane à Namaka, (Alberta); elle est vendue à une compagnie de colonisation. Cette terre a, dit-on, une valeur d'environ $650,000. On annonce aussi la vente du ranch Rosedale dans le district du lac Bittern près de Camrose à une entreprise de colonisation qui a l'intention de le subdiviser en petites fermes pour des fins de colonisation.

Qu'est-ce que cela nous apprend? Cela nous apprend qu'on va continuer à faire comme par le passé: exploiter le colon qui veut s'établir sur la terre. Ces compagnies de colonisation ne sont pas en affaires pour les beaux yeux des colons; elles veulent exploiter tous ceux qui cherchent à s'établir sur une terre et le Gouvernement ne fait rien pour les arrêter,—rien du tout.

Voilà quelque temps une verrerie de Montréal demanda des hommes. Qu'arriva-t-il? Je cite la dépêche suivante, distribuée par la presse canadienne, où l'incident est décrit:

Il s'est presque produit une émeute ce matin quand plusieurs centaines d'hommes ont tenté de pénétrer dans l'usine de la *Dominion Glass Company*. L'usine est

fermée depuis plusieurs semaines et ce matin la compagnie a publié une annonce demandant des hommes.

Dès les petites heures du matin il y avait foule devant l'usine. Quand on a ouvert les barrières ceux qui attendaient ont appris à leur chagrin que la préférence était donnée aux anciens employés; les gardiens empêchaient les autres d'avancer.

Ceux qui se trouvaient en arrière se sont impatientés en voyant d'autres arriver au but tant désiré; ils ont commencé à pousser et la foule serrait toujours de plus en plus près l'entrée des terrains de la fabrique. La haute clôture qui entoure la propriété a presque cédé sous leurs poussées.

C'est à ce moment critique qu'après plusieurs avertissements on a apporté des boyaux à incendie de l'intérieur de l'usine et qu'on les a fait jouer sur cette foule de malheureux affamés.

Ce sont de pareils incidents, monsieur l'Orateur, qui éveillent mon sentiment de justice et qui me font comprendre le besoin qu'on a de remédier à cet état de choses. Le ministre des Finances (M. Robb) a prétendu aujourd'hui qu'il n'y avait pas de chômage et que toute l'affaire se résumait à une propagande conservatrice; mais, quelques heures après, le ministre du Travail (M. Murdock), prenant la parole, a dit que c'était le plus important problème auquel le Canada ait à résoudre aujourd'hui. Que faire avec un gouvernement semblable? La situation est pour ainsi dire désespérée. A propos de cela, on trouve dans un journal de Lethbridge, cité déjà aujourd'hui, je crois, par un de nos collègues comme étant un bon journal, la nouvelle suivante:

"Le seul ouvrage qu'on puisse trouver dans la région est à la prison de Lethbridge", fait remarquer le magistrat Sanders en cour de police, samedi, alors que Thomas McDougall, Alex. Duncan, W. B. Lissett et Fred Vien comparaissaient devant lui sous l'accusation de vagabondage. Ils expliquèrent qu'ils étaient venus de Calgary en Saskatchewan pour y trouver de l'ouvrage. Le magistrat leur a répondu que ce n'est pas en courant d'une place à l'autre qu'ils obtiendraient un résultat. Il leur a donné l'avantage de quitter la ville.

Voilà la consolation que leur donna le magistrat. Ils voulaient un emploi; c'est clair. Il y a des gens qui sont venus me voir à ma ferme; il y en a d'autres qui sont venus à mon domicile à Ottawa, demandant du travail, évidemment impatients d'en avoir; des hommes intelligents, ayant bonne allure, les uns Canadiens, les autres immigrés; mais il n'y a pas d'emploi pour eux. Cependant, nos honorables collègues du parti ministériel—un surtout—disent qu'il y a de l'ouvrage pour tout le monde. Je lui réponds qu'un jour viendra où il ira peut-être grossir les rangs de ceux qui aujourd'hui cherchent un emploi; il s'apercevra alors que ce n'est pas une tâche aussi facile et aussi agréable qu'il a l'air de le penser et qu'on ne trouve pas un emploi quand on veut.

J'ai reçu l'autre jour d'une des succursales de l'association des cultivateurs d'Alberta de ma circonscription une résolution que je désire consigner. Elle indique l'attitude des cultivateurs syndiqués à l'égard de ce problème. Elle est ainsi conçue:

A une réunion de l'association des cultivateurs de Huxley il a été adopté une résolution que j'ai été prié de vous transmettre dans l'espoir que vous voudrez bien y donner suite.

Attendu que le chômage est la cause de grandes privations dans notre province et attendu que parmi ceux qui en souffrent se trouvent de nombreux vétérans; il est résolu: Que nous, membres de l'association des cultivateurs d'Alberta, succursale de Huxley, prions notre secrétaire d'adresser cette résolution à notre représentant fédéral, lui demandant de faire tout son possible pour aider à soulager cette misère, surtout parmi nos anciens combattants.

Voilà encore un autre aspect de la situation: les anciens combattants qui sont allés là-bas combattre pour leur roi et leur patrie, pénétrés de cet idéal qui animait la plupart des jeunes gens à la déclaration de la guerre, s'aperçoivent maintenant, à leur retour, que le pays pour lequel ils ont combattu n'a pas même un moyen d'existence à leur offrir. On se rend compte aussi que cent mille vétérans de l'armée canadienne sont aujourd'hui aux Etats-Unis. C'est ce qu'a dit, je crois, l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner).

Un de nos honorables collègues a dit qu'il n'y avait jamais de chômage dans une région agricole. Evidemment non. Pourquoi en serait-il autrement? Aussitôt qu'il n'y a plus de travail sur la ferme ou que le sol est épuisé, le fermier est obligé de s'en aller; il va dans les mines, ou aux Etats-Unis, ou ailleurs. Il ne peut pas rester ici et mourir de faim. Il n'est pas assez bête pour cela. La plupart du travail qui se fait à la ferme n'est pas rétribué. Je me rappelle un cas qui m'est arrivé l'hiver dernier. Un homme est venu me voir et m'a dit ceci: "J'ai été à Calgary pour trouver un emploi; là j'ai rencontré un cultivateur qui m'a offert d'aller travailler à sa ferme pour dix dollars par mois. Je lui ai demandé quel travail il attendait de moi pour cette somme; il me répondit que c'était simplement pour faire un peu de charroyage et quelque travaux de routine et que ce ne serait pas dur." Il y est allé et s'est aperçu qu'il fallait traire dix vaches et leur donner leur ration matin et soir, sans compter d'autres travaux de ferme. Le fermier cherchait à profiter du chômage pour exploiter cet individu; c'est une honte. Je renierais également le manufacturier qui ferait la même chose dans son usine.

Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a cité avec une certaine onction le compte rendu d'un discours prononcé par l'honorable Herbert Greenfield à Ottawa. Je ne pense pas que le ministre intérimaire des Finances ait vu sa résolution sur l'immigration

qui a été présentée dernièrement à la législature. J'en extrais le passage suivant:

Bien qu'il appartienne en premier lieu au gouvernement fédéral d'élaborer et de mettre à exécution les programmes d'immigration, ces programmes ont pour résultat de nuire à la prospérité de la province, en augmentant les frais de ses services publics et en rendant possible le chômage.

Donc, ce même M. Greenfield dont le ministre intérimaire des Finances accepte si volontiers l'opinion, signale au Gouvernement quelle est sa responsabilité dans la circonstance. Je crois qu'il est plus sage pour le Gouvernement de détourner le courant qu'il a dirigé vers la côte; il est plus avisé de le détourner pendant un certain temps que de submerger notre peuple, ce qui se produit en ce moment. Ces nouveaux immigrants ne peuvent traverser la frontière à cause des lois sur la proportion des immigrants. Ils sont ici et le marché de la main-d'œuvre est encombré. Beaucoup de Canadiens désirent vivement obtenir de l'ouvrage qui leur permettra de vivre décemment, mais ils doivent chercher ailleurs et ils passent aux Etats-Unis. Les prairies éloignées semblent toujours plus vertes. A la page 5 de l'édition du *Citizen* d'Ottawa de samedi dernier, les honorables députés trouveront une intéressante comparaison s'ils veulent la regarder. La première colonne est consacrée à la description d'un énorme approvisionnement de denrées alimentaires offertes par les enfants d'Ottawa pour soulager le chômage en Nouvelle-Ecosse. C'est intitulé.

Enorme approvisionnement de nourriture donné le premier jour des cadeaux d'une livre chacun.

On compte que les enfants apporteront directement leurs offrandes aux quartiers généraux, aujourd'hui. Vingt caisses expédiées.

Trois colonnes plus loin, nous lisons:

Groupe important d'immigrants en route pour le Canada.

D'un autre côté nous voyons nos enfants recueillant volontairement des vivres pour secourir les sans-travail du pays alors qu'une autre colonne du journal fait voir une partie de la politique d'immigration du Gouvernement...

M. McMASTER: L'honorable député comprend-t-il que lorsque ces immigrants arrivent ici ils créent une demande pour les produits comme ils augmentent notre rendement en produits parce qu'ils peuvent en fabriquer?

M. GARLAND: L'imagination de mon honorable ami de Brome (M. McMaster) est réjouissante. Les immigrants qui viennent ici ne créent une demande pour nos produits que lorsqu'ils ont de quoi les payer, qu'il possèdent la puissance d'achat. La plupart des gens qui arrivent ici ont été aidés pour payer leur voyage. On le voit dans cet article du *Citizen*:

"Trente familles quittent Liverpool sous le régime du système des établissements d'outre-mer pour cultiver des fermes du Dominion.

Et leur voyage est payé d'avance. A quoi cela sert-il? Comment ces gens peuvent-ils augmenter l'activité industrielle du Canada? Ils n'ont pas même les moyens de se suffire à eux-mêmes, on doit leur avancer des fonds. Comme d'habitude, en ce qui regarde la politique adopter, le Gouvernement est nul, vide. Il ne s'en soucie pas, voilà tout. Je suis heureux d'appuyer l'amendement de l'honorable député de Calgary-Est (M. Irvine). J'approuve tout le ton de la résolution et il est évident, d'après les discours que nous avons entendus du côté du Gouvernement, qu'il ne possède aucune politique positive. Il se contente de répéter: "Nous promettons de placer sur une ferme tout individu qui voudra aller là-bas." Quelles sornettes pour ceux qui sont au courant de la situation dans l'Ouest. Il ne saurait agir ainsi. Vous pouvez envoyer là-bas des gens qui travailleront pour rien, mais cela améliorera-t-il notre manière de vivre ou la situation générale du pays? Non, cela amènera dans la région une quantité de main-d'œuvre misérable et cela provoquera une situation absolument déplorable. J'ai donc le plaisir d'appuyer l'amendement à la motion.

M. CARROLL: Cette résolution est d'une haute importance. Dans le cas où la Chambre adopterait cette résolution, Je ne pense pas que cela nous guérirait du chômage, maintenant ou dans l'avenir. Il est certains aspects de la question que je voudrais discuter, mais, comme il est tard, je propose l'ajournement du débat.

La Chambre vote sur la motion (M. Carroll) qui est adoptée par un vote de 92 à 41.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Deslauriers,
Beaubien,	Desrochers,
Béland,	Drummond,
Benoît,	Ethier,
Binette,	Evans,
Black (Huron),	Fafard,
Bouchard,	Findlay,
Boucher,	Fiset (sir Eugène)
Bourassa,	Fontaine,
Cardin,	Forrester,
Carroll,	Fortier,
Casgrain,	Fournier,
Chevrier,	Gould,
Chisholm,	Hammell,
Copp,	Hanna,
Delisle,	Hatfield,
Denis (Saint-Denis),	Hodgins,
Desaulniers,	Hughes,
Descoteaux,	Hunt,

Johnston,	Neill,
King (Huron),	Ouimet,
King (L'hon. J. H.),	Papineau,
King, Mackenzie (York),	Parent,
Lanctôt,	Pelletier,
Lapierre,	Pouliot,
Lapointe,	Pritchard,
Leader,	Putnam,
Logan,	Raymond,
Lovie,	Reed,
Low,	Rinfret,
Macdonald (Pictou),	Roberge,
McBride,	Robichaud,
McGiverin,	Robinson,
McKay,	Robitaille,
McMaster,	Sales,
McMurray,	Savard,
McTaggart,	Sexsmith,
Marcile (Bagot),	Sinclair (Oxford),
Martell,	Sinclair (Queens) (I.P.-E.),
Michaud,	Snowball,
Millar,	Steedsman,
Milne,	Stewart (L'hon. Ch.),
Morin,	Stork,
Motherwell,	Thurston,
Munro,	Tobin,
Murdock,	Warner—92.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Black (Halifax),	Kellner,
Black (Yukon),	Kennedy (Edmonton),
Bowen,	Kennedy (Port-Arthur et
Brethen,	Kenora),
Brown,	Ladner,
Charters,	LeSueur,
Church,	Maclean (York),
Davies,	Meighen,
Doucet,	Ross (Simcoe),
Fansher,	Ryckman,
Forke,	Senn,
Gardiner,	Shaw,
Garland (Bow-River),	Simpson,
Good,	Spencer,
Hanson,	Stewart (Humboldt),
Hoey,	Stirling,
Hubbs,	Thompson,
Humphrey,	Tolmie,
Irvine,	Ward,
Jelliff,	Woods,
Jones,	Woodsworth—41.

ONT PAIRE:

(La liste des députés ayant pairé est fournie par les *whips* en chef.)

MM.	MM.
Ministériels.	Oppositionnistes.
Power,	Mewburn,
Kyte,	Boys,
Clifford,	Stansell,
Duff,	Dickie,
Kay,	Wilson,
Malcolm,	Duncan,
Robb,	Stevens,
German,	Chaplin,
Sinclair (Oxford-N.),	McKillop,
Marcil (Bonaventure),	Stewart (Hamilton),
Lavigueur,	Sheard,
Bureau,	Drayton,
Lovett,	Grimmer,
Putnam,	Ross (Kingston),
Vien,	Anderson,
Healey,	Church,
Gendron.	Garland (Carleton),

L'hon. M. STEVENS: J'ai pairé avec le ministre intérimaire des Finances (M. Robb), sans quoi, j'aurais voté contre la motion.

M. LOVETT: J'avais pairé avec l'honorable député de Charlotte (M. Grimmer), sans cela, j'aurais voté pour la motion.

M. KAY: J'aurais voté pour la motion si je n'avais pairé avec l'honorable député de Wentworth (M. Wilson).

M. CHAPLIN: J'avais pairé avec l'honorable député de Welland (M. German) sans cela, j'aurais voté contre la motion.

M. McCONICA: J'ai pairé avec l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs), sans quoi, j'aurais voté pour la motion.

M. STANSELL: J'avais pairé avec l'honorable député d'Ontario-Sud. Sans cela, j'aurais voté contre la motion.

M. GENDRON: J'ai pairé avec l'honorable député de Carleton (M. Garland), sans quoi j'aurais voté pour la motion.

La suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.

(La séance est levée à onze heures cinquante minutes du soir.)

MARDI, 24 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

LE RECENT TREMBLEMENT DE TERRE

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, il y a quelques jours, l'honorable député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain) a posé au Gouvernement une question à laquelle a répondu le premier ministre. Il demandait si le Gouvernement avait reçu quelques renseignements au sujet des effets du tremblement de terre dans la province de Québec. J'ai ici un rapport préparé par un fonctionnaire de l'Observatoire qui a visité les lieux où s'est produit le tremblement de terre, et je serai heureux de le lire ou de le déposer sur le bureau de la Chambre.

(Le rapport est déposé sur le bureau.)

DEPOT DE RESOLUTION TENDANT A LA CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS DU NATIONAL-CANADIEN

EMBRANCHEMENT BENGOUGH-WILLOWBUNCH

L'hon E. M. MACDONALD (pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour l'examen d'un projet de résolution concernant la construction d'une ligne de chemin de fer entre Bengough et Willowbunch, dans la province de Saskatchewan.

Il dit: Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance de l'objet de ce projet de résolution et il le recommande à l'attention favorable de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

EMBRANCHEMENT REGINA-AVONLEA

L'hon. E. M. MACDONALD (pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour l'examen d'un projet de résolution concernant la construction d'une ligne de chemin de fer entre Regina et Avonlea, dans la province de Saskatchewan.

Monsieur l'Orateur, Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance de l'objet de cette résolution et invite la Chambre à lui faire un accueil favorable.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES PRODUITS LAITIERS

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme en comité, à sa prochaine séance, pour étudier un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des produits laitiers, chapitre 28 des Statuts de 1921, en décrétant que le Gouverneur en conseil pourra faire des règlements pour refuser de classer certains produits laitiers et retenir les certificats de classement.

Monsieur l'Orateur, Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance de l'objet de cette résolution et invite la Chambre à lui faire un accueil favorable.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES

L'hon. M. MOTHERWELL propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour étudier ce projet de résolution:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des viandes et conserves alimentaires, chapitre 27 des Statuts de 1907, en décrétant:

(a) Qu'aux fins de la loi, les aliments en conserves comprendront tous les aliments qui ont été préalablement chauffés, cuits, conservés, condensés, évaporés, déshydratés, séchés ou autrement préparés pour l'alimentation, et placés dans une boîte, une bouteille, un paquet, ou autre contenant fermé;

(b) Que tous les fruits ou légumes en boîte ou leurs produits, ou aliments ou produits alimentaires que le Gouverneur en conseil pourra désigner, seront offerts en vente seulement dans les boîtes ou autres contenants que le Gouverneur en conseil pourra prescrire par règlement, et ces boîtes ou contenants devront contenir la qualité, la quantité ou le poids que les règlements prescriront.

Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance de l'objet de ce projet de résolution et il le recommande à l'attention favorable de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

[L'hon. E. M. Macdonald.]

DEPOT D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DE L'INDUSTRIE LAITIERE

L'hon. M. MOTHERWELL propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour étudier le projet de résolution dont la teneur suit:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de l'industrie laitière, chapitre 7 des Statuts de 1914, aux fins suivantes:

(a) Etablir de nouvelles dispositions définissant les termes: "analyste du Dominion", "produit laitier illégal", "margarine", "paquet" et "beurre refait";

(b) Interdire l'usage de l'huile comme matières adultérante dans le beurre et prohiber la possession de matières grasses étrangères qui pourraient servir à la falsification, dans les locaux d'un particulier qui fabrique ou manipule du beurre;

(c) Eviter la nécessité de prouver que des matières grasses étrangères ont été ajoutées au lait écrémé dans les cas de contravention;

(d) Prévoir des peines plus fortes pour des contraventions à la loi;

(e) Autoriser, en sus de son droit d'accès au local, un inspecteur à prélever des échantillons, à saisir et enlever les produits laitiers illégaux;

(f) Donner pouvoir au Gouverneur en conseil de faire des règlements quant à la saisie et la confiscation des matières et enveloppes illégalement utilisées, et de réglementer la dimension des cercles à fromage et des boîtes à fromage et à beurre; et

(g) Permettre d'accepter le numéro enregistré d'une enveloppe comme présomption légale quant à l'identité d'un fabricant, et décréter que les frais d'analyse, après condamnation, soient compris dans les frais de la poursuite.

Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance de ce projet de résolution et il le recommande à l'attention favorable de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LES ANIMAUX ET LEURS PRODUITS

L'hon. M. MOTHERWELL propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour étudier un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des animaux de ferme et leurs produits, 1923, en établissant des dispositions pour:

(a) Faciliter les affaires aux parcs à bestiaux en décrétant que tous les fonds reçus des ventes de bétail vendu par une société de commissionnaires au nom du propriétaire seront déposés à un compte de commission d'expéditeurs de bétail, au lieu du fonds fiduciaire au compte des expéditeurs comme à l'heure actuelle;

(b) Accorder des permis aux acheteurs, collecteurs et marchands d'œufs, et exportateurs de bétail, viande, volaille, œufs et laines;

(c) Modifier le pouvoir d'établir des règlements quant à la manière d'estimer les œufs jugés impropres à la consommation et d'en disposer.

Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance de l'objet de cette résolution et il en recommande l'examen à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES PLANTES-RACINES POTAGERES

L'hon. M. MOTHERWELL propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour étudier un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des plantes-racines potagères, chapitre 43 des Statuts de 1922, et de pourvoir:

(a) A une classe type pour les oignons de même grosseur, à l'abolition de la classe appelée "qualité de l'échantillon", et à son remplacement par une classe appelée "non-classée", et à la définition des oignons pelés;

(b) A permettre la vente des pommes de terre, oignons, topinambours, betteraves, carottes, panais et navets à la mesure, en quantités d'un boisseau ou moins, au lieu de la vente au poids; mais le poids du contenu devra se proportionner au poids du contenu d'un boisseau de ces légumes, tel qu'il est prescrit;

(c) A donner au certificat signé d'un inspecteur officiel force de présomption de la qualité et de l'état des légumes ou paquets auxquels le certificat s'applique; et

(d) A enlever à l'application de la loi les pommes de terre de semence certifiées seulement, comme l'établissent les règlements de la loi des insectes destructeurs et autres fléaux.

Son Excellence le Gouverneur général, mis au courant de l'objet de cette résolution, en recommande l'examen à la Chambre.

(La motion est adoptée).

EDIFICES DE L'ETAT A VANCOUVER

L'hon. H. H. STEVENS: Je voudrais attirer l'attention de votre Honneur et du Gouvernement sur une question inscrite au Feuilleton que j'ai posée hier, et qui se lit ainsi:

Quelles assurances sont inscrites à Vancouver sur des propriétés (a) au nom du gouvernement fédéral, (b) au nom de la commission du port, (c) au nom des commissaires du grain?

Et voici la réponse de l'honorable secrétaire d'Etat:

Ce renseignement devra venir de Vancouver. Il s'écoulera, en conséquence, un peu de temps avant de pouvoir répondre à cette question. La même chose s'applique à la question 8.

Voici que, maintenant, j'ai en main une annonce payée paraissant dans le *Vancouver Province* et une lettre officielle adressée, le 17 mars, au *Vancouver Sun;* ces deux documents signés officiellement par le secrétaire de la commission du port répondent partiellement à ma question que la secrétaire d'Etat prétend avoir nécessairement soumettre à Vancouver. Je voudrais en premier lieu. monsieur l'Orateur, faire remarquer que le Gouvernement a pour devoir de faire en sorte que les renseignements demandés dans une question soient fournis à la Chambre avant d'être publiés comme annonce dans les journaux; en second lieu je voudrais demander au Gouvernement s'il voulait s'occuper de cette affaire et voir à ce qu'on ait envers les députés, la courtoisie à laquelle ils ont droit, et qu'on leur donne les réponses avant que le renseignement soit publié sous la forme que je viens de signaler.

Quelques DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

L'hon. M. STEVENS: Je vais remettre au premier ministre le document auquel je fais allusion.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne suis pas au courant de ce dont vient de parler l'honorable député, mais je suis presque certain que le secrétaire d'Etat a donné, hier, à la Chambre une déclaration conforme au mémoire que lui a fait parvenir le département, d'où le renseignement pouvait lui venir. Je n'ai aucun doute que le secrétaire d'Etat n'ait fait part à la Chambre de ce qu'on lui a communiqué officiellement. Quant à ce qui a paru dans les journaux je ne saurais dire si c'est exact ou non. Il est bien certain que le Gouvernement ne se fierait pas à ce qui est publié dans la presse. Nous aimerions à avoir une déclaration officielle de la commission du port de Vancouver avant de pouvoir en faire une à la Chambre.

L'hon. M. STEVENS: Ce que je veux faire remarquer à mon honorable ami c'est qu'il s'agit ici d'une déclaration publique portant la signature du secrétaire de la commission du port de Vancouver, un serviteur du Gouvernement.

Le très hon. MACKENZIE KING: La question est de savoir si le Gouvernement a reçu, lui-même, le renseignement des commissaires du port. J'ai la conviction que la déclaration faite à la Chambre par le ministre est exacte: à savoir, aucun renseignement officiel n'est venu des commissaires du port. J'ai l'espoir de pouvoir le produire avant peu de temps.

IMPORTATION ET REEXPORTATION DE PORCS

M. ANDERSON: Le 4 mars une question inscrite à mon nom, au sujet de l'exportation du porc canadien en Angleterre, a été transformée en ordre de dépôt de documents. Le ministre de l'Agriculture pourrait-il nous assurer que ces documents seront déposés aussitôt que possible?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je suppose que la question dont parle mon honorable ami a été transmise au ministre des Douanes: c'est ce département qui s'occupe d'exportations et je vais lui signaler cette question.

EXPOSE DU BUDGET DE L'EXERCICE 1925

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances) propose:

Que M. l'Orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

En présentant aujourd'hui l'exposé annuel de l'état financier de notre Dominion, vous me permettrez d'exprimer le regret sincère, partagé par tous, j'en suis sûr, que nos espoirs et nos souhaits touchant le prompt rétablissement du ministre des Finances, le très honorable M. Fielding, ne se soient pas pleinement réalisés.

Nous avons déposé en cette Chambre, le 9 du mois dernier, les comptes publics pour l'exercice 1923-1924. Le revenu consolidé, ou l'ensemble des recettes ordinaires, a été de $396,837,682.22, soit $837,682.22 de plus que l'estimation faite en Chambre à la dernière session, et $2,222,782.22 de plus que les recettes correspondantes de l'année précédente. D'autres recettes se sont élevées à $9,743,635.74, ce qui porte le revenu brut à $406,581,317.96.

Quant aux dépenses, les dépenses ordinaires ont été de $324,813,189.75, soit une diminution de $7,480,542.34 sur les dépenses correspondantes de l'année précédente. Les dépenses imputables sur le capital, le compte de démobilisation et autres se sont élevées à $19,208,597. Les dépenses brutes ont été de $344,021,786.75, soit $6,586,759.97 de moins que les dépenses correspondantes de l'an dernier.

La dette publique a diminué de $35,993,-593.86. Depuis la Confédération, des réductions de la dette ne se sont produites que dans neuf des cinquante-sept années écoulées. La somme de $35,993,593.86 est la plus forte diminution qui ait été effectuée en aucune de ces neuf années, étant supérieure de $10,375,-758.83 à celle d'aucune année antérieure depuis la Confédération.

Détermination de la diminution de la dette

Permettez-moi, avant de parler des résultats de l'exercice 1924-1925 qui se termine le 31 de ce mois, d'implorer l'indulgence de la Chambre; je voudrais m'attacher un moment à l'assertion faite à la dernière session en cette Chambre, que nous sommes arrivés à réduire la dette de quelque 35 millions en nous écartant de la méthode employée jusqu'ici au sujet des avances consenties au réseau des chemins de fer Nationaux. De son siège en cette Chambre, le premier ministre a pleinement démontré la fausseté de cette assertion. Ce qui m'engage à parler de cette question dans un discours sur le budget, ce n'est pas tant l'intérêt du parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir que l'intérêt de tous mes concitoyens. L'attaque fut atténuée par le fait qu'il n'y avait pas deux des critiques

apparemment capables de s'entendre sur le chiffre des millions en jeu et la mesure dans laquelle la dette aurait dû se trouver modifiée. Au cours des dernières vacances parlementaires, on a répété dans des discours publics ces remarquables et fallacieuses accusations et les journaux les ont aussi mises en vedette dans certains de leurs numéros. La critique de la politique de n'importe quel parti est chose prévue, mais aller jusqu'à reprocher à un gouvernement de changer la méthode de comptabilité de la nation afin de montrer l'état financier sous un autre jour qu'il n'est en réalité, comporte un danger dont les auteurs de cette propagande ne se rendent pas tout à fait compte, j'en suis sûr. Nous, Canadiens, nous nous acheminons vers l'état de grande nation que nous atteindrons dans un avenir peu éloigné. Nous sommes dans la période de croissance. Nous devons pratiquer l'économie, mais nous devons aussi assurer le développement de notre pays et de nos facilités de transport de façon à répondre à nos besoins grandissants. Pour faire les dépenses exigées par l'expansion de notre pays nous aurons peut-être besoin des capitaux de l'extérieur. Si nous sommes obligés d'aller emprunter au dehors pour développer ce pays, je prétends qu'il est à craindre que cette propagande n'amoindrisse notre crédit, aujourd'hui à son point culminant, et que nous n'ayons à payer des taux d'intérêt plus élevés pour nous procurer les fonds. C'est seulement lorsque j'ai craint que de pareilles critiques touchant l'exactitude de nos comptes publics ne pussent diminuer le crédit de la nation que j'ai cru bon de prendre les mesures nécessaires pour faire examiner notre bilan de 1923-1924 par deux des comptables experts les plus marquants du Canada, des hommes d'une autorité irrécusable. Je l'ai fait dans la double intention de donner satisfaction au peuple du Canada aussi bien qu'aux gens de l'extérieur dont la bienveillance et les ressources financières pourraient nous être essentielles dans l'agrandissement de notre pays. Le 28 janvier 1923, j'ai reçu le certificat des vérificateurs, dont une copie a été imprimée sur le bilan, à la page 3 des Comptes publics pour 1923-1924. Voici ce certificat:

Nous avons examiné le bilan du Dominion du Canada tel qu'il était le 31 mars 1924, et nous certifions que le bilan est conforme aux bilans des années précédentes en ce qu'il n'inclut pas dans la dette nette du Dominion les obligations de la compagnie des chemins de fer Nationaux dont le Dominin du Canada s'est porté garant. Ces obligations garanties sont toujours inscrites chaque année dans la colonne des engagements indirects.

Geo. Edwards,
de la maison Edwards, Morgan & Co.,
W. Garth Rhomson,
de la maison Peat, Marwick, Mitchell & Co.
Ottawa (Can.), 27 janvier 1925.

Comptes des chemins de fer Nationaux

Bien que dans le passé on ait émis des emprunts garantis pour combler des déficits, capital et autres frais compris, et qui figurent dans la comptabilité comme des charges indirectes, je suis d'avis qu'on devrait plutôt, dans le but d'obtenir des conditions plus avantageuses pour le placement des emprunts du réseau national, réserver la garantie du Trésor aux emprunts contractés pour améliorer le réseau lui-même. A cet égard le Gouvernement a obtenu de réels succès. Le réseau de l'Etat gagne aujourd'hui ses frais et a même un excédent qui est employé au paiement des frais fixes. On ne demande pas aux recettes du réseau le payement des intérêts dus sur les sommes que l'Etat leur a avancées, quoique le ministre des Chemins de fer et des Canaux en fasse état dans le budget des chemins de fer que mon collègue présente chaque année à la Chambre. Le réseau se trouve donc libéré d'une lourde obligation annuelle et peut ainsi faire face aux charges nouvelles qu'il contracte pour l'amélioration de l'exploitation au moyen d'emprunts garantis par le ministre des Finances. L'excédent de recettes provenant de l'exploitation joint aux avances accordées par le Gouvernement permet au réseau d'acquitter ses frais fixes et permanents qui comprennent, bien entendu, le service des intérêts dus aux porteurs d'obligations.

J'expliquerai ici la relation qui existe entre la gestion des chemins de fer Nationaux et les finances de l'Etat. Durant la guerre le gouvernement d'alors a cru bon, pour éviter la ruine de notre réseau ferré, de venir financièrement au secours du chemin de fer Nord-Canadien et de ses lignes tributaires. On avança de grandes sommes à cette compagnie, acceptant en garantie des obligations du chemin de fer portant intérêt et des effets payables à demande. Ces obligations et ces effets ont figuré dans le bilan jusqu'à 1920, du côté de l'actif comme valeur productive et c'est à ce titre qu'ils figurent également dans le bilan du Trésor venant en déduction de la dette fédérale. M. Fielding a fait à cette époque la déclaration suivante:

> Tant que le montant n'a pas été considérable proportionnellement au total, il n'y avait pas lieu d'établir une distinction; mais quand ces valeurs atteignirent un chiffre respectable, dans le résultat de l'exploitation des chemins de fer on sentit le besoin de faire une distinction.

Puis il ajoute:

> Mon prédécesseur a très justement fait la distinction en divisant les valeurs de l'actif, en valeurs productives et en valeurs non productives.

Les prêts aux chemins de fer figurent dans le bilan de 1919-1920 comme actif non productif, ce qui augmentait la dette fédérale du montant de ces prêts. Le prédécesseur immédiat de M. Fielding ajouta ainsi à la dette nationale une somme de $272,624,931.34. M. Fielding, en prenant le portefeuille des Finances, suivit la même méthode qui a été conservée jusqu'à ce jour. Chaque année la dette nationale se grossit des prêts consentis aux chemins de fer. Les titres émis par le réseau portant la garantie du ministre des Finances sont inscrits dans la comptabilité publique comme charges indirectes.

Ainsi, par exemple, le 31 mars 1922 la dette nette du Canada était de $2,422,135,801. Le 31 mars 1924, elle tombait à $2,417,783,275, soit une réduction de $4,352,526. Le montant des avances faites aux chemins de fer entre le 31 mars 1923 et le 31 mars 1924, c'est-à-dire $24,500,000, fut ajouté à la dette du pays. Heureusement, notre situation financière vint contrebalancer cette augmentation considérable de la dette publique et le budget du Gouvernement se solda par un excédent de $35,900,000. La dette nette du Canada, le 31 mars 1924, qui ressortait à 2,417 millions, comprenait 582 millions, montant de la dette des chemins de fer Nationaux à ce jour.

L'administration des chemins de fer ne peut pas satisfaire au payement des arrérages d'intérêts dus sur les prêts obtenus de l'Etat. Nous continuons donc, comme nos prédécesseurs, à ne point exiger d'intérêt de l'administration. Autrement, il faudrait augmenter les crédits des chemins de fer dans le budget général et après avoir reçu de l'administration ce que l'Etat leur a donné par un crédit on en ferait l'objet d'une inscription au budget en payement des intérêts; de telle sorte qu'on réduirait la dette du montant dont on l'aurait augmentée. Le montant des arrérages d'intérêts était au 31 mars 1924, de $131,000,000, mais il ne figure pas dans la comptabilité comme actif; on le traite provisoirement comme une créance restée en souffrance.

Avant de passer à autre chose, je veux signaler à la Chambre le bilan des comptes publiés à la fin de l'exercice 1923-24, page 2, dans lequel on remarquera du côté de l'actif une inscription de $43,612,756.16 en espèces qui nous restent après la fermeture des comptes de l'année. Mais est-ce que la possession d'une somme aussi importante ne prouve pas péremptoirement que les résultats de l'année financière ont été excellents. Et à titre de renseignement au bénéfice tant de la Chambre que du public en général, je ferai observer que sur ce montant,—c'est-à-dire les économies réalisées,—une somme de $34,500,000 fut mise de côté et déposée au crédit d'un compte spécial et portant intérêt jusqu'au jour où les besoins pressants du pays ont exigé qu'elle fut déboursée pour les fins générales de la gestion des affaires publiques.

L'année dernière, on a dit qu'au cours de l'exercice 1922-1923, le ministre des Finances avait acquitté en espèces tous les besoins du réseau d'Etat pour cette année-là et que la même ligne de conduite aurait dû être suivie pour l'exercice 1923-1924. Il est parfaitement exact, qu'au cours de l'exercice 1922-1923, le ministre des Finances a été en mesure de se libérer en espèces de tous les engagements pris par le réseau national y compris les frais de premier établissement. Nous avions reçu toutefois du Gouvernement impérial, dans le cours de l'exercice en question, une somme de $56,000,000 en acquit des engagements que les autorités de la Grande-Bretagne avaient pris durant la guerre. Le ministre des Finances se trouva ainsi en possession d'une forte somme en espèces, qui ne provenait nullement des impôts acquittés durant cet exercice. Or, au lieu de contracter un nouvel emprunt et d'ajouter encore au chiffre de la dette nationale portant des intérêts annuels très élevés, le ministre adopta l'attitude très sage qu'il était préférable d'utiliser ces sommes pour financer nos chemins de fer, étant donné les taux d'intérêt élevés qui prévalaient à cette époque; cependant, les sommes consacrées à de nouveaux frais d'établissement servirent à augmenter la valeur du réseau.

Le Parlement a pourvu aux besoins de notre réseau national en autorisant le Gouvernement à lui consentir des prêts, soit en espèces soit par voie de garantie ou encore en ayant recours à ces deux méthodes à la fois. Telle était la nature de l'autorisation que nos prédécesseurs avaient obtenus du Parlement et elle n'a pas été modifiée. Le Parlement n'autorise pas le Gouvernement à emprunter pour le compte du réseau national, sauf par voie de garantie.

Monsieur l'Orateur, je réclame maintenant l'indulgence de la Chambre pour faire consigner dans les colonnes du hansard un tableau à l'appui des remarques que j'ai faites tout à l'heure en ce qui regarde la répartition de l'aide accordée aux chemins de fer par l'Etat, soit en espèces soit par voie de garantie:

Etat des prêts en espèces consentis aux chemins de fer pour les exercices 1922-1923, 1923-1924 et 1924-1925 ainsi que des émissions d'obligations garanties en exécution des lois des crédits

	1922-23	1923-24	1924-25	Total
Déficit.—Déficit d'exploitation; intérêt dû au public et loyers des lignes affermées..	$36,722,181	$20,356,198	$21,343,940	$78,422,319
Remboursement de la dette, y compris les versements de capital au fonds en fiducie du matériel et aux fonds d'amortissement..	25,275,902	11,469,369	7,007,533	43,752,804
Capital.—Placements dans l'entreprise et le matériel, y compris l'acquisition de propriétés.. ..	18,214,940	41,630,933	33,765,527	93,611,400
	$80,213,023	$73,456,500	$62,117,000	$215,786,523
Escompte sur les émissions d'obligations garanties par l'Etat..	.....	1,093,500	1,910,000	3,003,500
	$80,213,023	$74,550,000	$64,027,000	$218,790,023
Ces totaux se décomposent ainsi qu'il suit:				
Prêts en espèces imputables sur le dette nette du Dominion..	$80,213,023	$24,550,000	$18,027,000	$122,790,023
Prêts par voie d'émissions d'obligations garanties par l'Etat..	.....	50,000,000	46,000,000	96,000,000

Bien que les prêts approximatifs de $18,027,000 en espèces pour 1924-1925 sont au-dessous des déficits prévus pour cet exercice de $3,316,940, le bilan fait voir que, pour les trois exercices en cause, les prêts en espèces consentis par l'Etat, ont permis à la compagnie du réseau national de combler tous les déficits, y compris les frais obligatoires dus au public, en outre, elle a encore disponible une somme de 44 millions pour être consacrée à ses frais de premier établissement.

La situation mondiale pendant l'exercice 1924-1925.

Monsieur l'Orateur, avant de passer à l'examen de l'exercice courant qui se terminera le 31 courant, je désire faire quelques observations touchant les perturbations de la situation économique dont les effets se sont fait sentir dans le monde entier et ont apporté la désillusion dans tous les pays au cours de l'année écoulée.

Au début de l'année, une crise financière encore plus prononcée s'est fait sentir dans les pays européens. Le problème si souvent agité mais non encore résolu des réparations et l'absence d'un plan satisfaisant de règlement des difficultés a produit du découragement et des désillusions. Ces idées ont fait leur chemin et elles ont eu leur repercussion sur les activités industrielles et commerciales du Canada. Cependant, la ratification du plan Dawes décrétant la création d'une banque d'émission à réserve d'or sous un contrôle international afin de stabiliser le crédit et la monnaie de l'Allemagne, a produit une dé-

tente et fait naître l'espérance; car pour la première fois on entrevoit une solution à l'épineux problème des réparations.

Revenu de l'exercice 1924-1925.

Ce n'est pas avant quelque temps que nous aurons tous les rapports de l'exercice qui va se clore le 31 mars 1925, mais nous sommes aujourd'hui en état d'évaluer d'assez près les recettes pour le reste de l'exercice. Les recettes du département des Finances jusqu'au 28 février inclusivement se montent effectivement à $308,994,207.71. Les recettes à venir jusqu'à la clôture définitive de l'exercice sont estimées à $35,005,792.29. Cela donne un total de recettes d'environ $344,000,000, soit une diminution de quelque $52,800,000 sur le revenu de 1923-1924.

On estime que les recettes des douanes seront de $108,200,000, soit une diminution d'environ $13,300,000 comparativement à l'an dernier. Des droits d'accise nous nous attendons à $39,200,000, augmentation de $1,000,000 à peu près. Nous calculons que les impôts d'accise nous rapporteront $85,000,000, diminution de quelque $35,600,000. Des impôts sur le revenu nous espérons retirer $56,550,100, ce qui est une augmentation d'à peu près $2,350,000. La taxe en souffrance sur les profits d'affaires nous donnera environ $2,400,000, ou une diminution de $2,350,000. Nous calculons que l'intérêt sur les placements nous rapportera un revenu de $9,350,000, soit une diminution d'environ $2,550,000. Nous comptons recevoir $28,100,000 en recettes des Postes, ce qui est à peu près $750,000 de moins que l'an dernier. De toutes les autres sources, nous espérons retirer environ $15,200,000, soit une diminution de quelque $1,500,000.

Monsieur l'Orateur, je prie de nouveau la Chambre de me permettre d'insérer au hansard sous forme de résumé les chiffres que je viens de donner.

	Revenus approximatifs 1924-1925	Revenus réels 1923-1924	Augmentation	Diminution
Douanes	$108,200,000	$121,500,798 49		$13,300,798 49
Droits d'accise	39,200,000	38,181,747 33	$1,018,252 67	
Impôts d'accise	85,000,000	120,676,375 89		35,676,375 89
Impôt sur le revenu	56,550,000	54,204,027 99	2,345,972 01	
Taxes en souffrance sur les profits d'affaires	2,400,000	4,752,680 89		2,352,680 89
Intérêt sur les placements	9,350,000	11,916,479 11		2,566,479 11
Postes	28,100,000	28,866,808 41		766,808 41
Tous autres revenus	15,200,000	16,738,764 11		1,538,764 11
	$344,000,000	$396,837,682 22	$3,364,224 68	$56,201,906 90
		344,000,000 00		3,364,224 68
		$ 52,837,682 22		$52,837,682 22

Dépenses de 1924-1925

Je passe aux dépenses. Nous estimons que lorsque tous les comptes seront clos les dépenses ordinaires de l'année se monteront à $319,700,000, soit une diminution de $5,100,000 environ en regard de celles de l'an dernier.

Le revenu approximatif de l'exercice qui doit se clore le 31 mars 1925 étant de $344,000,000 et les dépenses estimatives imputables sur le fonds consolidé étant de $319,700,000, il y aura un excédent de recettes sur les dépenses ordinaires au montant de $24,300,000 qui seront disponibles pour les frais de premier établissement, les dépenses spéciales et autres obligations.

Les frais de premier établissement pour les Travaux publics, y compris le département de la Marine, se monteront à $6,697,000 environ.

Les frais de premier établissement des Chemins de fer et Canaux seront de $11,800,000 dont $11,000,000 pour le canal de Welland. De ce montant il faut déduire $420,000 comme remboursements de dépenses d'années antérieures; $180,000 pour le canal de Welland; $141,000 pour le chemin de fer de la baie d'Hudson; $47,000 pour le chemin de fer national transcontinental; $36,000 pour les chemins de fer de l'Etat et $16,000 pour diverses autres lignes et services de canaux, ce qui donnerait pour les frais de premier établissement une somme nette de $11,380,000. Les frais nets de premier établissement pour l'année seraient donc de $18,077,000.

Les dépenses spéciales se chiffreront à $4,400,000. Elles sont réparties de la façon suivante: règlements des réclamations de guerre, $475,000; coût et escompte des émissions d'obligations pour le remboursement des emprunts à leur échéance, $3,350,000; frais de transfert du fonds consolidé, $575,000.

Balance de 1924-1925

Par conséquent, si nous comparons les dépenses globales des services du Gouvernement, à savoir $342,177,000 avec notre revenu ap-

proximatif de l'année, $344,000,000, nous voyons que l'administration de tous les services de l'Eta durant l'exercice nous donne un surplus de $1,823,000. Voilà un résultat remarquable dont les Canadiens ont raison de s'enorgueillir, si l'on songe que cette année, comme conséquence d'une partie de notre politique de l'an dernier de réduire le fardeau des impôts, nous recevrons des contribuables $52,837,000 de moins qu'en 1923-1924. Puis-je vous répéter que malgré cette forte réduction de nos recettes nous terminerons l'exercice avec un surplus de $1,823,000.

Outre cet excédent des opérations du Trésor pour l'exercice, notre situation financière s'est sensiblement améliorée du fait qu'au bilan figure un nouvel élement d'actif dont il faut tenir compte, c'est-à-dire un apport de $4,000,-162, résultat des négociations, commencées en 1922, entre notre haut commissaire à Londres et les gouvernements des royaumes de la Roumanie et de la Grèce, visant la consolidation de nos emprunts à ces pays avec les arrérages d'intérêt, ce qui affermit notablement leurs obligations financières. Les arrérages d'intérêt étaient: la Roumanie, $3,520,036 et la Grèce $479,526. Le haut commissaire a réussi à conclure avec ces pays une entente en vertu de laquelle ces intérêts sont capitalisés et les pays firent l'émission de nouvelles obligations qui furent cédées au Dominion du Canada. A cette époque les dettes en question se chiffraient comme suit: Roumanie, $23,967,720, Grèce $8,000,000, soit un total de $31,969,720, qui dépasse de $4,000,162 le montant qui, auparavant, figurait dans nos livres à ce sujet. Avant ces négociations les seules garanties que nous possédions de ces dettes étaient des bons du Trésor des deux pays dont la valeur reposait uniquement sur leur crédit général. Les nouvelles obligations remises au Dominion ont une garantie supplémentaire en ce qu'on engage spécifiquement certains revenus de ces pays. En Roumanie ces nouvelles valeurs constituent une première charge sur les droits d'exportation du blé et d'autres produits; en Grèce elles engagent les recettes de la Commission financière internationale créée pour gérer certains revenus du gouvernement de la Grèce en vue de solder ses obligations à l'étranger. Depuis 1922 ces gouvernements payent les intérêts avec régularité et promptitude; la Grèce, en outre, a remboursé une partie du principal.

Ce montant de $4,000,162, qui figure dans nos livres comme actif productif, bien qu'il découle des opérations d'exercices antérieurs, doit être ajouté à notre excédent de $1,823,000; le bilan des opérations administratives de l'exercice accuse donc un excédent de $5,823,-162.

[L'hon. M. Robb.]

Chemin de fer Nationaux.—1924-1925

Si on me permet ici une petite digression, je veux faire remarquer que tous les exposés budgétaires de même que les Comptes publics ont toujours mis à part les opérations administratives proprement dites qu'ils distinguaient des autres opérations telles que les avances faites aux chemins de fer et à la Marine de l'Etat lesquelles avances antérieurement à 1918 ne figuraient pas au cahier des crédits mais étaient l'objet d'une autorisation spéciale du Parlement. Cette année nous avons dressé un état distinct des prévisions budgétaires à l'intention de ces services nous conformant ainsi à la méthode consacrée dans la préparation des exposés budgétaires et les relevés des Comptes publics.

A la dernière session le Parlement autorisa des prêts, au chiffre de $56,527,000, à la compagnie du chemin de fer National-Canadien. Il a été déposé sur le bureau de la Chambre un crédit supplémentaire de $7,500,000, ce qui porte à $64,027,000 nos prévisions pour 1924-1925.

Comme par le passé la loi prescrit que ces avances peuvent se faire soit en espèces soit par la garantie des obligations émises par le chemin de fer pour subvenir, en tout ou en partie, à ses besoins. Les avances en espèces, si elles atteignent le maximum, s'élèveront à $18,027,000. Le reste prendra la forme d'émissions d'obligations portant la garantie du ministre des Finances:—$20,000,000 en billets à trois ans, à quatre pour cent (4 p. 100); et $26,000,000 en obligations à trente ans à quatre et demi pour cent (4½ p. 100), vendues à New-York à des conditions très avantageuses pour les chemins de fer.

En sus du crédit annuel, les chemins de fer ont dû se procurer des fonds pour des fins spéciales; ils ont vendu une émission de $9,375,-000 d'obligations fiduciaires sériées, à p. 100, garanties par le matériel. Ces fonds servent à acheter du matériel qui, selon l'usage établi en ce genre d'opérations financières, est hypothéqué en garantie des obligations. La garantie de l'Etat n'était pas nécessaire.

Au cours de l'exercice des valeurs de la compagnie du Nord-Canadien, garanties par le ministre des Finances, aux termes des lois de 1917 et 1918 concernant l'acquisition du réseau ferroviaire Nord-Canadien, sont échues comme suit: $6,000,000 à 5½ p. 100; $11,000,000 à 5 p. 100. Pour faire face à ces échéances on a effectué une émission consolidée d'obligations à dix ans à 4½ p. 100, garanties par le ministre des Finances sous l'empire de l'autorisation citée plus haut. On a effectué en outre une émission de $18,000,000 d'obligations à cinq ans, à 4½ p. 100, en vertu des disposi-

tions des lois de 1924 relatives à la construction des embranchements et des installations terminales de Toronto; le produit doit être déboursé pour solder à mesure les frais de ces constructions.

La dette publique

J'arrive maintenant à la dette publique. Le 31 mars 1924 notre dette publique se chiffrait à $2,417,783,274.88.

Prenons d'abord les opérations relatives aux services du Gouvernement proprement dits: Nos recettes ordinaires pour l'exercice courant s'élèveront à 344 millions. Nos dépenses ordinaires, capitales, spéciales et autres représenteront $342,177,000, laissant pour les opérations de l'année un surplus de recettes de $1,823,000. A cela il faut ajouter la somme de $4,000,162 déjà mentionnée, ce qui fait un total de $5,823,162 en réduction de notre dette nette pour ce qui est des services du Gouvernement proprement dits. Cette somme vient en déduction de nos prêts de $18,027,000 aux chemins de fer Nationaux; de $900,000 à la Marine marchande de l'Etat et de $600,000 à la commission du port de Québec, lesquels, tout en représentant un actif, sont considérés comme étant non-productifs; l'augmentation de la dette pour l'exercice est donc d'environ $13,703,838.

Les obligations venues à échéance dans le cours de l'exercice représentent $199,270,650. En outre, il fallait assurer le remboursement d'une somme de £5,000,000 venant à échéance à Londres le 1er mai 1925. Par conséquent, c'était un total de $223,603,983.33 dont il fallait assurer le paiement. Grâce aux bonnes opérations financières du Gouvernement, ces obligations ont été remboursées au moyen de nouveaux emprunts, formant un total de $223,333,333.33, soit une économie de $270,650; grâce aux meilleures conditions d'emprunt on fait aussi une économie de $2,643,264.92 sur les intérêts à verser annuellement.

Les échéances pour lesquelles on a fait des emprunts de remboursement consistaient en $91,315,000 de bons du trésor à 5¼ p. 100 détenus par les banques canadiennes et $107,955,650 d'obligations de la Victoire à 5½ p. 100, venant à échéance le 1er novembre 1924.

Pour faire honneur à ces obligations, nous avons vendu, le 15 septembre 1924, à un syndicat new-yorkais $90,000,000 de billets à un an, au pair et portant intérêt de 4 p. 100. Plus tard, $35,000,000 de billets à 4 p. 100 pour deux ans à dater du 1er octobre 1924 et $50,000,000 d'obligations à 4½ p. 100, pour vingt ans à dater du 15 octobre 1924, furent vendues à un syndicat canadien, à raison de 99 pour les billets et 95 pour les obligations. Le syndicat a vendu au public $50,000,000 d'obligations à vingt ans, avec privilège de conversion pour les porteurs d'obligations de la Victoire venant à échéance.

Le 15 novembre 1924, nous avons émis pour $24,000,000 de billets à 1, 2 et 3 ans, à 4 p. 100, remboursables à raison de $8,000,000 chaque année. C'est un syndicat canadien qui les a achetés à 99¼.

On a profité des taux d'intérêt peu élevés sur les emprunts à court terme pour vendre à Londres £5,000,000 de billets du trésor canadien à 4 p. 100, 6 mois à dater du 1er février 1925, et venant à échéance le 1er août 1925, pour rembourser £5,000,000 d'obligations à 4½ p. 100 venant à échéance à Londres le 1er mai 1925 et que nous avions l'option de rembourser avant l'échéance.

Pour résumer, les échéances y compris les obligations-sterling s'élevaient à $223,603,983.33, tandis que nos nouveaux emprunts se sont élevés à $223,333,333.33, soit une réduction de $270,650 sur nos dettes courantes. L'intérêt des nouveaux emprunts comparé à celui des emprunts remboursés représente aussi une économie annuelle de $2,643,264.92.

Le commerce extérieur

Je désire, monsieur l'Orateur, faire consigner un état de nos opérations commerciales avec l'empire britannique et les pays étrangers. Cet état indique que dans nos échanges avec l'empire britannique pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1924, nos exportations ont dépassé nos importations de $243,000,000; avec les pays étrangers, les importations ont dépassé les exportations presque de $78,000,000, ce qui nous laisse une balance favorable de $165,186,430 dans l'ensemble. Pendant les dix premiers mois se terminant le 31 janvier 1925, notre balance commerciale avec tous les pays s'est élevée à $263,414,526. Pendant la première période, on avait eu avec tous les pays, sauf les Etats-Unis, une balance favorable de $325,000,000; pour les Etats-Unis il y avait eu un excédent de près de $160,000,000 en leur faveur. Durant la deuxième période, nous avons eu avec tous ces pays une balance favorable de $328,000,000 et avec les Etats-Unis une balance défavorable de $65,000,000. Avec la permission de la Chambre, je ferai consigner cet état dans le hansard.

COMMERCE CANADIEN

AU COURS DE L'EXERCICE ECOULÉ LE 31 MARS 1924

Empire Britannique—	Importations	Exportations, domestiques et étrangères	Excédent des exportations sur les importations
Royaume-Uni..	$153,613,003	$361,197,041	$207,584,038
Autres pays britanniques..	41,772,629	77,132,395	35,359,766
Total, empire britannique..	$195,385,632	$438,329,436	$242,943,804

Pays étrangers—	Importations	Exportations, domestiques et étrangères	Excédent des importations sur les exportations
Etats-Unis..	$601,295,121	$441,650,861	$159,644,260
Autres pays étrangers..	96,686,114	178,573,000	Excédent des exportations sur les importations 81,886,886
Total, pays étrangers..	$697,981,235	$620,223,861	Excédent des importations sur les exportations $ 77,757,374

Tous les pays—	Importation	Exportations, domestiques et étrangères	Excédent des exportations sur les importations
Total, tous les pays..	$893,366,867	$1,058,553,297	$165,186,430

COMMERCE CANADIEN

AU COURS DE L'EXERCICE ECOULE LE 31 JANVIER 1925

Empire Britannique—	Importations	Exportations, domestiques et étrangères	Excédent des exportations sur les importations
Royaume-Uni..	$121,884,189	$349,600,037	$227,715,848
Autres pays britanniques..	38,148,314	69,333,218	31,184,904
Total, pays britanniques.. ..	$160,032,503	$418,933,255	$258,900,752

Pays étrangers—	Importations	Exportations, domestiques et étrangères	Excédent des exportations sur les importations
Etats-Unis..	$415,332,165	$350,508,647	$ 64,823,518
Autres pays étrangers..	75,529,886	144,867,178	Excédent des exportations sur les importations 69,337,292
Total, pays étrangers..	$490,862,051	$495,375,825	Excédent des importations sur les exportations $ 4,513,774

Tous les pays—	Importations	Exportations, domestiques et étrangères	Excédent des exportations sur les importations
Total, tous les pays..	$650,894,554	$914,309,080	$263,414,526

Commission du tarif

Depuis la dernière session les services de perception du revenu du Gouvernement ont été réunis sous un seul chef. La formation de la commission qu'on proposait de nommer pour étudier les divers modes d'impôts n'a pas encore eu lieu parce qu'on attend la disparition des restrictions imposées au cours du débat sur le budget en ce qui touche la nomination du personnel. Nous nous proposons à présent d'englober cette enquête dans une étude du système d'impôts en général fonctionnant en même temps que la révision du tarif que des fonctionnaires du service administratif exécutent déjà. Afin d'obtenir une organisation capable, nous avons placé dans le budget un crédit prévoyant au paiement des traitements et des frais d'une commission consultative pour le ministre des Finances; commission dont les devoirs seront d'étudier tout ce qui se rapporte au tarif et à tout autre mode d'impôt et d'aviser le ministre des Finances à ce sujet. Le projet du Gouvernement est de former cette commission en partie de fonctionnaires administratifs possédant des connaissances spéciales du tarif

et des autres problèmes de taxes et de commerce et qui donneront une partie de leur temps aux travauxx de la commission. Les autres membres seront des spécialistes compétents pour conseiller en pareille matière et qui suivront attentivement ces questions. Le Gouvernement croit que toute modification générale des droits de douane doit être fondée sur l'information la plus précise que des experts puissent obtenir et que d'ici là il vaut mieux suivre sans confusion l'effet des changements considérables effectués l'an dernier.

L'article 10 de la loi réglementant l'exportation de l'énergie électrique et des liquides autorise le Gouverneur en conseil à décréter un droit d'exportation sur l'énergie électrique. Le conseil a rendu un décret imposant, pour fins du revenu, un droit de 3 centièmes d'un cent l'heure kilowat sur l'exportation de l'énergie d'après la définition de la dite loi. Ce droit sera en vigueur à partir du 1er avril 1925 et équivaut à peu près à $1.95 le cheval, par année.

Un projet de loi modifiant la loi relative aux droits de douane de manière à perfectionner l'application des articles concernant la contrebande sera déposé.

Modifications des droits de douane

Nous proposons peu de changements dans les droits de douane. Le principal changement concerne la houille bitumineuse. L'article "houille bitumineuse menue" est abrogé et ce calibre de charbon reporté à l'article "houille U. I.". Cette modification rendra l'application de la loi plus facile. Elle devra encourager aussi l'extraction de la houille canadienne et aider considérablement aux services canadiens de transport. Nous proposons de diminuer les droits sur les machines à forer les puits profonds et sur les moteurs à bateaux appartenant aux pêcheurs, individuellement.

Ces modifications devraient rapporter un million à la trésorerie. Durant l'intersession, les droits sur les cylindres à laminer ont été abolis par décret du conseil. Depuis, l'on a exposé au Gouvernement que ces cylindres sont manufacturés en Canada. Nous proposons d'abroger ce décret et de rétablir l'ancien droit sur les cylindres.

L'article 6 de la loi des droits de douane relatif au droit spécial ou de dumping sera modifié. Nous proposons de modifier la loi spéciale des revenus de guerre, 1915, en définissant mieux le chèque, la lettre de change, etc., l'on a découvert qu'on échappait à la loi en utilisant d'autres pièces que la définition de la loi ne permettait pas d'assimiler à des chèques. Les machines à forer les puits, les moteurs à bateaux appartenant aux pêcheurs individuels continueront de jouir de l'exemption de la taxe de vente. Quelques autres modifications légères seront proposées.

Résumé de la situation

Monsieur l'Orateur, j'ai exposé la situation financière et le mouvement des affaires durant l'exercice courant, et j'ai établi quelques comparaisons avec les opérations d'années antérieures. Mais tout en faisant ces comparaisons il ne faut jamais oublier que la situation en Canada ne peut être celle des pays qui n'ont pas participé si tôt ni si longtemps à la guerre. Le Canada a pris les armes dès le jour de la déclaration de guerre, et de concert avec d'autres nations, il y a prodigué non seulement son argent mais ce qui est infiniment plus précieux, son sang. Quatre ans après, il en sortait après avoir glorieusement accompli son devoir, mais pour se trouver sur des voies nouvelles, inexplorées, et dangereuses à cause des ruines amoncelées par les grandes nations, des divisions intestines et des conflits d'intérêts régionalistes.

A l'échiquier canadien incombait la tâche d'acquitter les frais de notre participation, l'intérêt sur notre dette de guerre, les pensions aux invalides, aux veuves et aux orphelins des soldats morts au champ d'honneur. Interprète de la volonté du peuple canadien, le Gouvernement actuel n'oublie pas ce que nous devons aux soldats invalides et aux veuves et orphelins de guerre, et les pensions ont été augmentées d'année en année. D'autre part, en diminuant les dépenses générales et renouvelant à de meilleures conditions les emprunts à leur échéance, il a réussi à diminuer le service des intérêts, ce qui lui a permis de diminuer la dette d'une manière appréciable l'an dernier, et les taxes, cette année, et de boucler encore avec un surplus dans ses propres services administratifs.

Le Gouvernement s'est efforcé de donner l'exemple, comptant que sa politique d'économie rigoureuse dans l'administration étant appuyée par le peuple, pourrait accomplir davantage encore.

L'année écoulée a eu ses difficultés. Le fléchissement des affaires en Europe a atteint la puissance d'achat de plusieurs nations et paralysé les affaires en Amérique. De pauvres récoltes en quelques régions du Canada et des Etats-Unis ont réduit l'emploi de la main-d'œuvre, le volume de transport par chemin de fer et par eau, et nombre de ceux qui sont employés à la manutention du grain ont manqué d'ouvrage. Mais il y a un aspect consolant. Les industries agricoles, surtout dans les provinces des Prairies, retirent maintenant les bénéfices des prix beaucoup plus élevés qu'ont rapportés les récoltes de l'an dernier,

et ces nouveaux revenus sont consacrés, non au luxe et au confort, mais à l'extinction des dettes accumulées au cours des mauvaises années. La ferme libre de toute dette est d'une valeur économique générale plus grande pour le propriétaire et pour le pays tout entier que ne rapporterait l'application inconsidéré des profits à d'autres fins qu'à ce qui est de nécessité absolue.

Dans l'ensemble, l'avenir immédiat nous apparaît plus brillant. Aucun autre pays ne possède une population plus confiante et plus virile que le Canada. Mais pour remplir notre destinée, il nous faut fermer nos cœurs à toutes les jalousies et ambitions de clocher; oublions toutes les différences de langue et de croyances; rappelons-nous seulement et toujours que nous avons un immense héritage, que nous sommes canadiens.

J'ai l'honneur de donner avis que lorsque la Chambre siégera en comité je proposerai les résolutions suivantes:

1. La Chambre décide qu'il y a lieu d'abroger le premier alinéa du paragraphe un de l'article six du tarif douanier 1907 et le paragraphe sept dudit article six et de les remplacer par ce qui suit:

Dans le cas d'articles exportés au Canada qui appartiennent à une classe ou un genre de produits faits ou fabriqués au Canada, dont le véritable prix d'exportation ou prix de vente à un importateur du Canada est inférieur à la valeur déclarée à l'entrée, il sera, outre les droits établis par ailleurs, prélevé, perçu et payé sur tout article de ce genre, lors de son importation au Canada, un droit spécial (ou droit de dumping) égal à la différence entre ledit prix de vente des articles d'exportation et ladite valeur déclarée à leur entrée en douane; et ce droit spécial (ou droit de dumping) sera prélevé, perçu et payé sur cet article quoi qu'il ne soit pas autrement imposable.

7. Ces règlements peuvent aussi prévoir l'exemption de droits spéciaux de tout article lorsque la différence entre la valeur déclarée à l'entrée en douane et le prix de vente dudit article à l'importateur, tel que mentionné ci-haut, ne s'élève seulement qu'à un faible pourcentage de sa valeur déclarée en douane.

2. De modifier de nouveau l'annexe A du tarif douanier 1907, modifiée par le chapitre quarante-sept des Statuts de 1919, le chapitre vingt-sept des Statuts de 1921 et le chapitre trente-huit des Statuts de 1924, et en vertu d'un décret du conseil, en retranchant de ladite annexe les numéros du tarif 101a, 587, 588, 591 et 591a, les divers produits énumérés respectivement et les divers droits de douane, s'il s'en trouve, spécifiés vis-à-vis desdits articles et de rappeler l'alinéa (a) du règlement I du décret du conseil C.P. 1344, en date du 5 août 1924, désigné sous le numéro 774 du tarif douanier, et d'insérer dans ladite annexe "A", les numéros, énumérations et droits de douane suivants:

PRODUITS ÉNUMÉRÉS ET TARIFS DES DROITS À INSÉRER DANS LADITE LISTE «A»

Numéro		Tarif de préférence britannique	Tarif intermédiaire	Tarif général
101a	Pamplemousses, n.a.d., les 100 livres	50c.	$1.00	$1.00
101aa	Pamplemousses, lorsqu'importées de l'endroit de production, par navire, directement dans un port canadien, les 100 livres	En franchise	50c.	$1.00
453e	Machines devant servir exclusivement à la propulsion de bateaux appartenant de bonne foi et individuellement à des pêcheurs qui s'en servent eux-mêmes pour faire la pêche, suivant les règlements prescrits par le ministre des Douanes et de l'Accise	10 p. 100	12½ p. 100	15 p. 100
469a	Machines et appareils pour le forage des puits et les pièces pour celles-ci, et câble d'une longueur de deux mille cent pieds et plus, pouvant forer des puits de deux milles pieds et plus de profondeur, de quatre pouces et plus de diamètre, et d'enfoncer et de soulever un tuyau de plus de quatre pouces de diamètre pour ces puits, servant au forage pour les puits, le gaz naturel et l'huile, et pour la prospection des minéraux, à l'exclusion de la force motrice	5 p. 100	5 p. 100	5 p. 100
553a	Mèches à bougies nattées avec ou sans fil de fer ou mèches nattées pour cierges avec ou sans fil de fer importées par les manufacturiers de bougies ou de cierges pour servir exclusivement dans leurs manufactures à la fabrication de bougies ou de cierges	En franchise	En franchise	En franchise
588	Houille grasse et houille, n.a.d. la tonne	35c.	45c.	50c.
588a	Gaz de chauffage, de cuisine et d'éclairage, par mille pieds cubes	6c.	6c.	6c.
591	Charriots de ferme, traîneaux de ferme, camions de chantiers, traîneaux de chantiers et parties complètes	5 p. 100	10 p. 100	10 p. 100
591a	Charriots à marchandises, camions et traîneaux, n.a.d., et parties complètes	17½ p. 100	25 p. 100	25 p. 100

3. Que l'annexe B du tarif des douanes de 1907 soit modifiée en décrétant que les numéros, désignations et les taux de drawback des droits de douanes suivants soient insérés à ladite annexe B:

Numéro	Produits	Lorsqu'ils sont sujets à drawback	Partie du droit (à l'exclusion du droit spécial) payable à titre de drawback
1045	Matières	Lorsqu'elles servent à la fabrication des tubes énumérés à l'article 397 du tarif	99 p. 100
1046	Matières	Lorsqu'elles servent à la fabrication d'articles importables en vertu de l'article 663b, quand lesdits articles sont vendus à des manufacturiers pour être employés selon que spécifié audit article	99 p. 100
1047	Matières	Lorsqu'elles servent à la fabrication d'articles énumérés au numéro 469a	99 p. 100
1048	Matières (y compris toutes les parties)	Lorsqu'elles servent à la fabrication de marchandises énumérées au numéro 453e	50 p. 100
1049	Charbon bitumineux	Lorsqu'importé après le vingt-quatrième jour de mars 1925 par les propriétaires de fourneaux à coke à récupération de sous-produits et converti en coke à leurs fourneaux à coke à récupération de sous-produits. Toutefois, aucun drawback ne sera payable en vertu de cet article au cours de tout mois pendant lequel le coefficient moyen est moindre que treize cents livres par deux mille livres de houille, et le drawback payable en vertu de cet article est substitué au drawback payable en vertu de tout autre article	99 p. 100

4. Que toute législation fondée sur les résolutions précitées sera censée être entrée en vigueur le vingt-cinq mars mil neuf cent vingt-cinq et s'être appliquée à toutes les marchandises désignées dans les résolutions précitées et importées ou sorties de l'entrepôt pour la consommation à cette date ou après cette date, et s'être appliquée aux marchandises importées antérieurement et sur lesquelles il n'a été fait aucune déclaration d'entrée pour la consommation avant cette date.

LOI SPECIALE DES REVENUS DE GUERRE, 1915

Il y a lieu de proposer une loi modifiant la loi spéciale de 1915 sur les revenus de guerre.

1. Que le mot "chèque" doit comprendre aussi tout document ou écrit, non tiré sur une banque ni adressé à une banque, en retour duquel une banque peut effectuer le paiement d'une somme d'argent, à l'exception d'un coupon et d'un document émis seulement dans un but de règlement ou de virement de compte entre les banques, et ce chèque ainsi défini devra porter la taxe du timbre imposée sur les chèques par ladite loi.

2. Qu'une lettre de change transmise ou délivrée à une banque et tirée sur une personne en dehors du Canada devra, pour les fins de la valeur du timbre à y apposer, être censée tirée pour un montant n'excédant pas deux mille cinq cents dollars.

3. Qu'aucune personne vendant une valeur étrangère ne devra dans ses transactions émettre une lettre de change tirée sur une personne en dehors du Canada, à moins d'y apposer un timbre de la valeur de 2c. pour chaque cinquante dollars jusqu'au montant de deux mille cinq cents dollars.

4. Que la taxe du timbre imposée par ladite loi sur les mandats ou chèques de voyageurs sera également imposable aux mandats ou chèques de voyageurs émis par une banque ou par une autre personne.

5. Les lettres de change ou billets à ordre détenus par une banque à titre de garanties subsidiaires d'une avance ou de toute autre créance pour laquelle des timbres de la valeur requise en vertu du présent article sont apposés aux lettres de change, aux billets ou à d'autres documents appropriés, ne seront pas assujettis aux dispositions du présent article. Si ledit effet de garantie subsidiaire est payé par une personne qui en est responsable, les timbres de la valeur requise selon le paragraphe 3 (a) du présent article seront apposés audit effet et oblitérés par la banque avant que celle-ci ne rende ledit effet.

6. La demande par écrit du client d'une banque priant celle-ci de transporter du compte de ce client à une autre banque une somme déterminée devant être simplement déposée au crédit du client dans ladite autre banque, et l'avis donné par écrit, par une banque à son client, qu'une somme déterminée est placée au crédit du client pour être seulement transférée et déposée au crédit du client dans une autre banque, ne sont pas sujets à l'impôt du timbre prescrit par l'article douze de la présente loi.

7. A la première plainte faite au ministre ou à tout fonctionnaire de la douane ou de l'accise contre une personne ayant omis d'affranchir convenablement un reçu donné par ladite personne, le ministre peut permettre à cette personne d'apposer le timbre de la ma-

nière prescrite à l'article quatorze de ladite loi dans un mois de la date de l'autorisation, moyennant le paiement d'une amende de dix dollars.

8. Le paragraphe quatre de l'article 19BBB de ladite loi, tel qu'il est modifié par l'article trois du chapitre soixante-huit du Statut de 1924, étant une liste d'articles exemptés non asujettis à la taxe de consommation ou de vente, est modifié en retranchant dudit article trois, chapitre soixante-huit, les mots "machines à essence devant servir dans des bateaux que des pêcheurs possèdent de bonne foi individuellement, pour leur usage personnel dans la pêche" où ils se trouvent aux lignes vingt, vingt et un et vingt-deux, trente-huit, trente-neuf et quarante, et cinquante-huit, cinquante-neuf et soixante dudit article trois, et ledit paragraphe quatre de l'article 19BBB est de nouveau modifié par l'addition audit paragraphe des articles qui suivent, à savoir:

"Les plants de légumes, les formes de bottes et souliers y compris les chaussures en caoutchouc et les patrons de bottes et souliers y compris les chaussures en caoutchouc; les marchandises énumérées aux numéros 453e et 469a du tarif des douanes; les articles et matériaux devant être employés exclusivement à la fabrication des marchandises énumérées aux numéros 453e et 469a du tarif des douanes; les matériaux, à l'exclusion de l'outillage d'usine, employés au cours de la fabrication ou de la production, qui comptent directement dans le coût des marchandises énumérées aux numéros 453e et 469a du tarif des douanes."

9. Le cautionnement exigé du marchand de gros ou du commissionnaire patenté en vertu du paragraphe sept de l'article 19BBB de ladite loi représentera un montant d'au plus quinze mille dollars et d'au moins deux mille dollars.

10. Toute mesure fondée sur le paragraphe huit de la présente résolution sera censée être entrée en vigueur le vingt-cinquième jour de mars 1925, et s'appliquer à toutes les marchandises importées ou sorties de l'entrepôt pour consommation ce et après ce jour, et s'appliquer aux marchandises antérieurement importées à l'égard desquelles nulle déclaration d'entrée pour la consommation n'a été faite avant ce jour.

11. Toute loi fondée sur la présente résolution, sauf le paragraphe huit, entrera en vigueur le premier jour de juillet 1925.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, je désire d'abord faire miens les sentiments exprimés par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) dans les premières phrases de son discours. Dans aucune partie de la Chambre, le ministre des Finances (M. Fielding) n'est plus estimé ou hautement considéré que par notre groupe. Nous regrettons—nous regrettons infiniment —qu'il ne soit pas avec nous aujourd'hui.

Il a été entendu avec le ministre intérimaire des Finances (M. Robb), monsieur l'Orateur, que je pourrais demander le renvoi de la suite du débat à jeudi prochain. Mais le Gouvernement désire que nous nous hâtions autant que faire se peut. Je n'ai pu encore lire les résolutions, mais je puis toucher à certains sujets et je tâcherai d'être aussi bref que possible.

En premier lieu, je tenterai de découvrir où nous en sommes après le passage de l'avalanche des chiffres cités par mon honorable ami. Voyons à quoi se réduisent les économies effectuées par le Gouvernement, au dire de mon honorable ami, qui a sans doute présenté la situation sous le jour le plus favorable possible. Ce Gouvernement qu'il cite en exemple aux institutions prodigues, a réellement dépensé cette année, si l'on en croit le ministre intérimaire des Finances, $2,102,811 de plus que l'an dernier. Voilà "l'économie". Elle est formée d'une augmentation de $7,216,000 des dépenses imputables sur le capital et d'une diminution de $5,113,000 des dépenses imputables sur d'autres comptes, dont certains avaient trait à des services que l'on a abolis; on n'aurait donc pu débourser le fonds à moins de le jeter par les fenêtres. En voilà assez sur ce sujet de l'économie réalisée par le Gouvernement.

Voyons où nous en sommes quant à la dette. Je crois que j'ai noté exactement les chiffres de mon honorable ami; je le prie de bien vouloir me reprendre si je me trompe, car je ne veux certainement pas être injuste à l'égard du Gouvernement.

Les dépenses estimatives imputables sur le fonds consolidé sont de $319,700,000; les dépenses imputables sur le capital—j'y joins les dépenses relatives aux chemins de fer, à la marine et aux canaux—s'élèvent à $18,077,000; les dépenses spéciales, à $4,400,000, tandis que les avances aux chemins de fer se totalisent à $18,027,000. Mon honorable ami, si je ne me trompe, admettra que ces chiffres sont exacts. Ils forment un total de $360,204,000, alors que mon honorable ami estime les recettes à $344,000,000, ce qui laisse un déficit de $16,204,000. Je fais remarquer, d'abord, que ces chiffres sont ceux de mon honorable ami. Je fais remarquer également que, hier j'ai demandé quels engagements le Gouvernement a pris pour cette année. Mon honorable ami n'a pu me donner ces renseignements et il ne nous les a pas encore donnés aujourd'hui. Il ne les connaissait pas; il ne pourrait jamais, naturellement, les donner lui-même; il lui faudrait s'adresser aux services de dépense pour connaître exactement les projets de travaux concernant la marine, les chemins de fer, les canaux et les travaux publics. Nous ne connaissons pas les chiffres qui se rapportent à ces sujets. Mon honorable ami a peut-être raison et je l'espère. J'espère que l'état des affaires n'est pas plus désespéré qu'il ne l'a décrit; mais en exprimant cet espoir, j'ose croire que, cette année, il s'est plus rapproché de la vérité que l'an dernier. Les prévisions de l'an dernier ne donnèrent guère satisfaction. La moins-value des recettes prévue par mon honorable ami, par exemple, était bien en-deçà de ce que l'on constata à la fin de l'année. Mon honorable ami avait raison, l'an dernier, de supposer, comme base de ses prévisions, que

les affaires du pays se maintiendraient comme dans le passé; mais les événements démontrèrent qu'il se trompait du tout au tout.

Ces chiffres relatifs à l'industrie et au commerce du pays dans le temps, étaient exacts. Mon honorable ami n'a pas cherché à tromper la Chambre; chose qu'il ne saurait faire. Comment se fait-il que ce revenu soit disparu? Cette diminution, dans la proportion que l'on prévoyait, ne peut être attribué directement à la politique ministérielle, mais il s'est produit une diminution de revenus qui, dans son ensemble, est une conséquence indirecte des mesures prise par le Gouvernement. Les recettes ont tombé d'un multiple de deux au-dessous des calculs de mon honorable ami. Ce n'est pas à cause des propositions fiscales que la Chambre étudiait alors, mais à cause d'un ralentissement des activités dans tout le pays. Monsieur l'Orateur, c'est là la raison de ce déficit, cette augmentation avouée de $16,000,000. Cela n'est dû qu'à l'influence décourageante du Gouvernement. Dans beaucoup de provinces du pays l'industrie a ralenti d'activité et la perception des impôts accuse une diminution en conséquence.

Monsieur l'Orateur, nous avons un gouvernement extraordinaire. Et l'une des choses extraordinaire à son sujet, c'est qu'il excelle à préparer son budget, non pas en se fondant sur les activités de l'année courante, mais en s'aidant et en profitant de circonstances fortuites. Je crois qu'il est très chanceux. Le sort l'a bien servi le jour où, par exemple, mon honorable ami le ministre des Finances put, grâce à des calculs sur opérations de change, oui, et à des rentrées, résultat des activités d'années antérieures, accuser un si bel état financier. L'année dernière mon honorable ami eut, lui-même, la chance, au moyen de fonds en dépôt, dont la fiducie n'existe plus aujourd'hui, d'ajouter à ses chiffres pour faire parade d'un bel état du compte capital. Mais cette année, est encore la plus heureuse pour lui. Songez à ce que nous avons eu. Voici une augmentation de plus de $4,000,000, qui n'atteste aucun nouveau placement, aucun nouveau progrès, aucune nouvelle créance, car il s'agit d'une créance antérieure. Nous avons des avances de fonds sur lesquels l'intérêt n'a pas été acquitté, dont l'intérêt est en souffrance; cet intérêt, l'a-t-on perçu? Oh non; pas du tout; et si l'intérêt avait été payé il faudrait l'appliquer au capital? Oh non, pas du tout. Il deviendrait tout bonnement partie des recettes courantes de l'exercice. L'intérêt n'a pas été payé, mais nous avons une nouvelle obligation. Il est étrange de voir à quel point les choses varient selon le point de vue duquel on les considère.

L'hon. M. LAPOINTE: Bravo, bravo!

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami le ministre de la Justice s'écrie "bravo, bravo". J'aurais pensé qu'un avocat comme l'honorable ministre, qui est le conseiller juridique de la Chambre, n'aurait pas changé d'opinion, sur un sujet comme celui-là, simplement à cause du jour sous lequel on l'étudie. Non. Ce que j'entends faire ressortir, monsieur l'Orateur, c'est qu'ailleurs, et en d'autres circonstances on a jugé très grave de capitaliser des intérêts qui n'ont jamais été payés, de considérer pour véridique une inscription de comptabilité fictive et fausse. Il est si facile d'en agir ainsi. Il est si facile pour qui que ce soit de grossir sa balance en y ajoutant l'intérêt de créances non rentrées ou non recouvrables, ou encore de créances dont le recouvrement s'effectue lentement. Il est si facile d'en agir ainsi, seulement des hommes qui en ont agi ainsi en sont rendus, aujourd'hui, à purger une sentence aux frais du public. Qu'est-il arrivé dans l'affaire de la Home Bank? L'une des principales accusations formulée contre les directeurs de cette institution c'est d'avoir inscrit des intérêts qu'ils n'ont jamais reçus, et de les avoir capitalisés, les accumulant continuellement, comme des prêts consentis. De même en est-il ici, nous n'avons pas un centin sur de nouvelles avances—il s'agit encore des deux mêmes pays; quoique dise mon honorable ami de la triste situation en Europe, je suis, quand même, porté à croire qu'ils finiront par prendre le dessus. Je l'espère bien et j'espère aussi que toute cette créance sera payée, mais c'est un nouveau principe en finances publiques. J'espère bien que d'autres banques ne le mettront pas en pratique et, je soutiens, monsieur l'Orateur, que ce qui n'est pas assez bon pour les banques ne l'est sûrement pas assez pour le Dominion du Canada.

Je passe à un autre sujet, dont on peut parler sans recourir aux résolutions. Mon honorable ami nous a parlé de notre dette. Il est allé plus loin et il nous reproche, mais en termes très modérés, d'avoir osé prétendre que nous devrions accepter comme nos propres obligations celles qui ont été assumées l'année dernière à propos de notre réseau ferroviaire. Je prierais ces messieurs de se rappeler ce qu'ils ont déclaré dans le passé et je leur demanderais s'ils étaient alors sérieux et sincères. De toutes les parties de cette Chambre nous avons entendus les uns après les autres, des députés, en parlant de nos chemins de fer, affirmer que le compte capital était indûment grossi, oui; que si nous voulions donner l'avantage à l'administration de

bien faire, que nous devrions lui enlever le cauchemar de l'impossibilité d'obtenir des résultats satisfaisants en ayant toujours à compter avec ces charges exagérées et irrégulières au compte du capital. Est-il un doute à ce sujet? Quelqu'un a-t-il un doute dans quelque partie de la Chambre? J'ai entendu le premier ministre (le très hon. Mackenzie King) dire qu'à son sens, il devrait y avoir une nouvelle évaluation et une réduction. Y a-t-il quelque doute à avoir à ce sujet? Pas le moindre doute. Tout le monde au pays aussi bien que tout le monde en cette Chambre sait que nous avons, inscrite au compte du capital de nos chemins de fer, une somme énorme qui ne représente aucune valeur. Je me demande si je puis chercher à convaincre d'une autre chose les honorables députés. Si cette assertion est vraie, et on la tient pour vraie, à quoi cela peut-il servir, sinon à chercher à nous faire illusion et à tenter l'impossible, de considérer un nouveau placement dans une compagnie d'un capital que nous reconnaissons tous aujourd'hui être excessif, non comme une obligation mais comme une valeur certaine, quand nous savons qu'il n'en est rien? Nous avons entendu des honorables députés parler en toute sincérité d'actions arrosées et de capital majoré. Je me demande si quelque honorable ministre entreprendra de montrer qu'il n'y a pas assez "d'eau" dans le capital-actions des Chemins de fer nationaux que mon honorable ami est en train de majorer, pour employer durant un siècle l'activité entière de tous les ingénieurs hydro-électriques. Cette majoration est bien là.

M. HOEY: Le Gouvernement semble avoir enlevé la taxe sur les foreuses de puits en vue d'encourager la découverte de sources d'eau.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela pourrait être utile, mais j'en doute, car mon honorable ami se rendra compte que cette mesure ne fait que donner plus "d'eau", et nous n'en avons pas besoin. Est-ce que je charge le tableau? Au fond, ne savons-nous pas tous que cette pratique est insensée? Voulons-nous être partie à une tromperie envers le public? Est-ce autre chose que cela? Peu me chaut ce qui s'est fait durant le passé dans une année donnée. La dernière année où l'ancien Gouvernement détint le pouvoir et où des déboursés furent faits, on a établi qu'une certaine somme—peu importe le montant, si c'était mal, c'était mal—fut payée sur l'un de ces emprunts, j'oublie le chiffre. Je n'ai que deux commentaires à faire à ce sujet. Je ne m'inscrirai pas en faux en aucune façon contre l'assertion. Je ne me rappelle pas et je ne sais pas, mais je sais que lorsqu'il y a des déboursés à faire—et l'argent liquide n'était pas trop abondant alors—on paye sur les fonds disponibles. Je sais que plus tard, dans le cours de l'année on arrête les comptes et on répartit les déboursés comme il convient; et cette année-là, ce n'est pas l'ancien gouvernement qui a arrêté les comptes mais ce gouvernement-ci, et s'il a ordonné sa comptabilité de manière à indiquer un déboursé sur les fonds empruntés pour la compagnie des Chemins de fer et garantis par le Gouvernement, ce qui n'était pas pour nous acquitter d'une obligation que nous avions déjà contractée, tout ce que je puis dire, c'est que la comptabilité était mal établie. Mais peu importe que ce soit un fait ou non, la question posée, ce n'est pas ce qui s'est fait autrefois mais ce que l'on doit faire aujourd'hui. Nous en apprenons un peu tous les jours Nous apprenons quelque chose cette année. Par exemple, cette année, nous apprenons que la dette des chemins de fer imputable sur le capital s'est accrue au cours du dernier exercice de 118 millions. Et cependant en même temps que s'accumulait cette augmentation de 118 millions en une seule année—et ce n'est pas moi qui donne ces chiffres, ce sont les chiffres donnés en Chambre par le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) à cette session-ci—on demande à la Chambre de considérer la garantie de 81 millions par le Gouvernement cette année, comme une opération qui n'impose aucune obligation au pays. La supposition est vraiment trop ridicule pour qu'on s'y arrête. Mon honorable ami déclare qu'il a fait examiner la chose par des comptables afin de montrer que nous avons tout à fait tort.

L'hon. M. ROBB: Afin de montrer que nous avons suivi exactement la méthode que suivait mon honorable ami quand il était ministre des Finances.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande si mon honorable ami va me suivre un peu plus loin. Je lui ai cité un cas qui s'est produit, je crois, au cours d'une longue suite d'années, période où l'ancien gouvernement avait à faire face à cette situation: le réseau se composait pratiquement de bandes sillonnées d'acier, de lignes isolées sur lesquelles on maintenait avec difficulté des trains ou quoique ce soit, mais où nous devions dépenser l'argent par centaines de millions; et d'après mes souvenirs, durant tout ce temps au cours du maniement de tous ces millions, le seul cas que l'honorable monsieur puisse invoquer c'est ce fait, petit clou auquel il est obligé de se cramponner, à savoir une avance ou un prêt de notre part—je ne sais pas quel montant a servi à cette fin—de 25 millions durant l'année 1921-1922. Si je me trompe,

je demande à mon honorable ami de me reprendre. Non, j'ai raison. Et voilà, il y a un tout petit clou, et c'est tout. Si nous allons commencer à nous rappeler les uns les autres nos méfaits, ce qui ne serait guère convenable, sûrement mon honorable ami a tout l'avantage qu'il devrait jamais en retirer. Si la somme était de 25 millions en 1921-1922, elle était de 50 millions l'an dernier au sujet d'une subvention non destinée à l'achat de matériel. Il y eut un autre subvention de $22.500,000 l'an dernier, mais je m'y arrêterai pas. Est-ce que le ministre ne se rend pas compte que s'il fait pis que ces méchants tories, il est temps qu'il cède sa place à un autre? N'ai-je pas raison? Je le crois, mais il y a autre chose. Il faut avoir égard au contribuable. Quel que soit notre sentiment politique, nous avons tous l'obligation de ménager les contribuables.

Autrefois, lorsqu'on augmentait la dette du réseau ferré on ajoutait par le fait même à la dette nationale. Cela ne se fait plus. Pourquoi? Tout simplement pour masquer l'état véritable des choses au public on endosse les obligations des chemins de fer au lieu de les rembourser en espèces. A cet égard le Gouvernement dépasse même le fameux Macawber. Ce personnage était bien heureux de donner son billet. Il se débarrassait ainsi d'une dette qui l'agaçait. Le Gouvernement fait mieux: il ne reconnaît pas la dette; pour lui elle n'a jamais existé et ne doit pas figurer au bilan.

Voyons où nous en sommes, surtout en ce qui regarde la modification des pourcentages. En 1922-1923, le Gouvernement a fait face aux demandes des chemins de fer et leur a payé en espèces la somme de 80 millions. L'année précédente, dont je ne me souviens pas exactement le chiffre, la somme payée de ce chef était d'environ 50 millions. Le chiffre de l'année antérieure était plus élevé. Je n'ai pas les chiffres exacts sous les yeux. Je m'en rapporte au ministre à ce sujet. Il peut mieux que les membres du Parlement se renseigner à cet égard, car il n'est pas facile pour nous de nous rendre compte. Le ministre a les moyens de se convaincre que je ne me suis pas trompé quand j'ai indiqué les pourcentages payés chaque année par le Gouvernement pour le compte des chemins de fer. Il y a le gros payement effectué par le ministre des Finaces (l'hon. M. Fielding) au montant de $80,213,000, et celui de cette année pour la somme de $18,027,000. De même, les remises faites l'année dernière aux réseaux furent fortement augmentées par des emprunts contractés à l'extérieur au lieu de s'adresser au Trésor

L'année dernière, si je m'en souviens bien —le ministre pourra me rectifier—le Parlement vota aux réseaux un prêt de 24 millions, mais le public souscrivit à un emprunt de l'administration au montant de 90 millions. S'il y a une différence entre les mesures de cette année et celles d'auparavant, c'est qu'elles sont pires. Quels sont les travaux d'établissement qui ont été exécutés l'année dernière? Ceux de nos collègues qui font partie du comité des chemins de fer savent par expérience comme il est facile de faire accepter comme dépenses de premier établissement des dépenses dites d'entretien, qui deviennent ensuite des frais d'amélioration. C'est facile de dire qu'on a émis un emprunt de 50 millions pour frais d'établissement et de les retrouver assignés à des lignes qui figurent dans vos comptes pour une valeur qu'elles n'ont pas; de prétendre que les travaux neufs n'ont coûté que $2,186,000, comme on l'a fait l'année dernière. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déposé récemment un état tendant à démontrer que les nouvelles lignes dont la construction avait été autorisée n'avait coûté que $1,650,000 en travaux neufs, alors que le compte capital s'est augmenté, l'année dernière, de 118 millions. Il suffit de constater que l'administration du réseau reconnaît une augmentation du compte capital de 118 millions au cours de l'année, pour avoir raison de dire que cette dette est celle du pays. Qui est propriétaire du réseau? C'est le pays, n'est-ce pas? Qui répond de cette dette? Le pays encore. Qui fournit l'argent? Le pays, toujours le pays.

M. GOOD: A quoi a servi le reste des 118 millions?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je regrette de ne pouvoir vous donner ce renseignement. Je n'ai pas encore vu un exemplaire du rapport annuel. Peut-être n'a-t-il pas été distribué. S'il l'a été, je ne l'ai pas su. Mais j'estime qu'il est grand temps qu'il le soit.

Tout ce que je puis dire, c'est que l'état déposé indique la somme de $1,650,000 comme valeur des travaux neuf exécutés. Le ministre n'a pas cru devoir justifier cette manière d'agir. Je m'expliquerai plus clairement, sans vouloir être désagréable. Le ministre ne présente pas d'autre justification que celle employée par un coupable disant: D'autres ont fait comme moi. C'est tout ce que nous avons pu en savoir; mais la justification est insuffisante. Mon honorable ami n'a pas établi que l'actif de la compagnie est suffisant pour protéger le pays; nous n'avons pas entendu un seul mot d'explication satisfaisante. Le mi-

nistre s'est contenté d'employer l'argument *ad hominem*. Or, ce n'est pas du tout une justification.

M. CAMPBELL: L'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) est-il en faveur de faire une nouvelle estimation de l'actif du réseau national et de réduire le capital de la compagnie à sa valeur réelle?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis disposé à prendre les mesures voulues pour éclaicir la situation et la représenter sous son véritable jour aux yeux du peuple canadien. Je m'oppose à la pratique de dissimuler les obligations, les engagements et les dettes que nous assumons. Je n'ai pas foi dans ces méthodes,

M. FORKE: En somme, mon honorable ami s'oppose à la pratique de porter ces comptes au débit des chemins de fer au lieu de les mettre à la charge du pays en général.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Certainement. Je vais récapituler.

M. FORKE: J'y vois clair, je pense.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est parfait. J'insisterais plus fortement sur ce point si ce n'était que nous avons appris ces jours derniers qu'une somme de 118 millions a été ajoutée à la dette nationale. Que mes honorables amis fassent une pause et songent à ce que cela signifie. Cette somme serait suffisante pour la construction d'un réseau des plus modernes; de fait, le coût total de la construction du Trancontinental-National n'a été que de 164 millions et nous y avons été largement. Et voilà que nous avons ajouté une nouvelle somme de 118 millions aux frais d'établissement du réseau National-Canadien, bien que nous n'ayons déboursé que $1,650,000 pour la construction de nouvelles lignes, au cours de l'année écoulée. Je me demande s'il se trouve un seul honorable député ici, sauf le ministre intérimaire des Finances (M. Robb),—non, je ne ferai pas d'exception, pour mon honorable ami,—qui ne se rends compte que cette méthode ajoute une somme d'environ 100 millions à notre dette nationale rien que pour cette année? Se trouve-t-il quelqu'un ici qui soit disposé à contredire mon assertion? Mon honorable ami, c'est crai, n'accuse que 81 millions par voie d'endossement; le bilan de la compagnie de chemin de fer accuse une augmentation de capital de 118 millions et le ministre, si j'ai noté exactement les chiffres qu'il a cités, admet un remboursement de 17 millions. Si un remboursement a été effectué, il faut en faire la déduction, cela va de soi. Nous avons le droit de tenir pour exacts les comptes du réseau national, déposés par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Voilà le premier point. Or, si ces comptes sont exacts et que l'augmentation se chiffre à 118 millions, il s'ensuit donc une augmentation nette indépendamment de tous les remboursements qui ont pu être effectués.

M. GOOD: Est-ce que cette augmentation n'est pas représentée par un actif réel du réseau, du moins jusqu'à un certain point?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a parfaitement raison; cette augmentation doit être représentée par un actif quelconque, je le suppose. Cet actif toutefois est loin d'être suffisant pour expliquer cette somme. Bref, cette augmentation serait-elle plus représentée par un actif matériel que dans le cas d'un port ou d'un bassin de radoub? A-t-on plus raison d'inscrire dans nos livres le coût de construction de nos canaux et ainsi de suite? Quelle différence y a-t-il puisque les chemins de fer nous appartiennent? Nous avons soit un actif soit un passif et si nous voulons être honnêtes, nous devrions établir la situation exacte de l'entreprise. Je soutiens donc que les calculs de mon honorable ami au sujet de la dette nationale sont absolument erronés. La situation donnerait peut-être lieu à une seule modification, mais cela n'est pas apparent. Les administrateurs des chemins de fer nationaux disent qu'ils ont ajouté 118 millions au capital de la compagnie, mais je ne comprends guère comment cela a pu se faire à moins qu'ils n'aient en mains de fortes sommes en espèces. Et j'admets sans hésitation que ce montant devrait être déduit.

M. HUGHES: Y a-t-il eu une partie de cette forte somme qui ait été gaspillée follement, du fait de méthodes d'administration fautives ou pour quelque autre raison? Or, quel est le remède à appliquer? Quelles mesure le peuple canadien pourrait-il adopter afin de faire face à la situation?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La première mesure afin de remédier à un mal, c'est d'éclairer les dessous de l'affaire pour que nous sachions où nous en sommes. C'est là tout ce que je demande. Et pour ce qui est des renseignements concernant toute l'affaire, mon honorable ami est bien plus que moi au fait de la situation.

M. HUGHES: Pas du tout. Je ne faisais pas partie, comme l'honorable député du comité qui a fait une enquête sur ces comptes l'année dernière.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et l'honorable député admettra aussi que, l'année dernière, nous n'avions pas sous la main les comptes qui sont en jeu cette année. Si l'ex-

posé budgétaire avait été retardé jusqu'après le dépôt du bilan annuel de notre réseau de chemins de fer, j'aurais peut-être été en mesure de répondre aux questions de mon honorable ami. J'aurais eu au moins l'opportunité d'examiner la situation. L'honorable député est peut-être en mesure de dire pour quelle raison le ministre intérimaire des Finances a fait son exposé budgétaire avant que ce rapport ait été déposé?

L'hon. M. STEVENS: Pourquoi cette hâte?

L'hon. M. ROBB: Que mon honorable ami me permette de lui rappeler qu'en déposant le budget aujourd'hui avant l'expiration de l'exercice nous suivons un précédent. En 1916 le Parlement s'est réuni le 12 janvier et le budget a été déposé le 15 février, et, en 1915, bien que les Chambres eussent été convoquées le 4 février, l'exposé budgétaire fut présenté le 11 février. Nous n'avons plus qu'une semaine pour terminer l'exercice financier et cependant mes honorables amis avaient déposé le leur six semaines d'avance.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne me suis nullement plaint de ce qu'on nous soumet le budget aujourd'hui. Je n'y ai pas la moindre objection. Mais l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hughes) m'a posé une question au sujet des comptes des chemins de fer et je fais simplement observer, ce qui est évident pour tous, que nous ne pouvons discuter ces comptes aujourd'hui parce que nous ne les avons pas encore devant nous et que le seul renseignement que j'aie du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) est que la dette a augmenté de 118 millions. Je le répète, personne ne peut dire quelle est la situation réelle de la dette publique. S'il faut en croire les chiffres de mon honorable ami, il y aurait probablement une augmentation de 81 millions, plus ces 16 millions, moins les 17 millions qu'il prétend être un remboursement, ce qui donnerait en tout 80 millions. Mais si la compagnie de chemin de fer a raison, tous les remboursements sont inclus dans ses 118 millions, de sorte qu'il semble que le total soit de 118 millions plus les 16 millions que reconnaît mon honorable ami. Et d'une.

Je désire maintenant aborder un autre point sur lequel appuie mon honorable ami avec son admirable collection de statistiques qui convient très bien à son budget, je veux dire celles qui montrent l'état prospère du commerce. Je le félicite du soin qu'il a apporté dans leur préparation. Il a choisi exactement celles qui lui convenait. Il y a déjà eu ici une discussion que je ne reprendrai pas au sujet des faillites commerciales au Canada. L'exactitude de nos chiffres a été légèrement mise en doute parce que certaines des industries mentionnées par nous n'étaient pas assez importantes. Eh bien! je n'aurais pas cru que le Gouvernement nous eût laissé entendre qu'il ne se préoccupait qu'aux gros intérêts mais qu'il se serait préoccupé des petits tout aussi bien. Je ferai observer que si les nôtres ne comptaient guère, ils étaient encore de bien moins de valeur aux Etats-Unis parce que le passif moyen des maisons en faillite au Canada en 1924 a été de $58,467 comparativement à $55,063 aux Etats-Unis.

Cependant, monsieur l'Orateur, je ferai remarquer à la Chambre que le commerce qui intéresse directement le pays est son commerce domestique, celui qui ne peut être troublé par les lois douanières ni ruiné par les tarifs maritimes et le reste; c'est le commerce essentiel au pays. Mon honorable ami nous a fourni des statistiques fort attrayantes du gros commerce d'exportation. Personne ne les contestera mais il aurait été bien plus au point s'il nous avait donné quelques chiffres montrant le mouvement des affaires à l'intérieur du pays, quelque chose indiquant que la puissance d'achat sur notre propre marché ne tend pas à disparaître. A ce sujet il y a un indice indéniable et fondamental, je veux dire la quantité de marchandises transportées par nos chemins de fer. Ils voiturent presque tout ce que nous fabriquons ou produisons. D'abord, nous avons perdu le transport de 2,300,000 tonnes de blé. Ce n'est certes pas la faute de ce Gouvernement pas plus que l'abondante récolte de l'an dernier doit lui être attribuée; cela ne regarde nullement sa politique fiscale dans un sens ou l'autre. Mais la grande masse de la consommation agricole au Canada depend des besoins domestiques, de la faculté de quelqu'un sur le marché de payer pour les marchandises. Si je fais remarquer quelques-unes des diminutions notables des transport par chemins de fer c'est qu'elles indiquent éloquemment un déclin dans les affaires un peu partout dans le pays, déclin d'autant plus marqué que le commerce d'exportation est plus considérable. Et ce ralentissement dans les affaires aurait été beaucoup plus accentué s'il n'y avait pas eu une augmentation dans l'exportation des mêmes articles transportés sur les mêmes lignes. L'an dernier, nos chemins de fer ont voituré 38,161 tonnes de pommes de moins, 9,752 tonnes d'œufs de moins,—et il y a beaucoup d'œufs dans une tonne—17,922 tonnes de peaux et de cuir de moins—et c'est énorme, quoique cela indique bien la situation de l'industrie des chaussures. Si vous voulez connaître les pires résultats de la poli-

tique de rhabillage du tarif avec ses incertitudes vous n'avez qu'à jeter un coup d'œil sur l'industrie du fer et de l'acier.

M. FORKE: Où sont allées les peaux?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nulle part. C'est ce dont je me plains. Les achats ont tellement diminué au pays que 17,922 tonnes de peaux et de cuir de moins ont été transportées. Voilà de quoi intéresser les cultivateurs.

Or la production du minerai de fer a diminué de 443,403 tonnes; celle de la fonte et du gros fer, de 275,547 tonnes; les rails et attaches, 50,757 tonnes; fer en barres, tôle en lames, pièces à charpente et tuyaux, 639,105 tonnes; moulages, machines et chaudières, 144,848 tonnes. Tout honorable député sait que l'activité de nos fonderies et autres établissements qui exploitent le fer et l'acier dépend en grande partie du mouvement des autres industries manufacturières—et ces autres industries faisaient défaut. Le mouvement du coke, une marchandise presque exclusivement industrielle, a baissé de 266,326 tonnes; le mouvement du coton brut a baissé de 32,488 tonnes; celui du ciment, 49,308 tonnes; de la brique et de la pierre artificielle, 135,686 tonnes; chaux et plâtre, 62,023 tonnes; instruments aratoires et voitures autres qu'automobiles, 58,458 tonnes...

M. GOOD: La comparaison est faite entre quelles années.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Entre les années 1923 et 1924. Ces chiffres sont donnés par les chemins de fer. Le mouvement des effets de ménage a baissé de 48,743 tonnes; des meubles, 4,008 tonnes; conserves de viande en boîtes, 1,123 tonnes; autres produits fabriqués et divers, 844,887 tonnes; marchandises, 327,538 tonnes. Cette liste intéresse une grande variété de produits. Prenons par exemple les produits forestiers répartis sous cinq chefs: le premier, billes, poteaux, perches, montants et bois de chauffage; le deuxième, traverses; le troisième, bois à pâte; le quatrième, bois de construction, bois d'œuvre, merrains, douves, bois d'enfonçure; le cinquième, autres produits forestiers. Si nous allons de l'avant c'est seulement dans l'épuisement de nos réserves de bois à pâte. Bien que le mouvement de ce dernier ait, en effet, subi une hausse très notable, on trouve une baisse considérable dans le mouvement des billes, poteaux, perches, montants et bois de chauffage, soit 75,390 tonnes; quant aux traverses, 16,287 tonnes; bois de construction, bois d'œuvre, merrains, douves et bois d'enfonçure, 835,465 tonnes; autres produits forestiers, 111,240 tonnes.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

Ces diminutions révèlent une situation extrêmement grave. Par exemple le mouvement des peaux et des cuirs a baissé de 9.3 p. 100; celui du coke plus de 26 p. 100; celui des minerais de fer, 72 p. 100; celui du bois de construction, du bois d'œuvre, des merrains, des douves et des bois d'enfonçure, 11.9 p. 100, et des autres produits forestiers, 17.75 p. 100; fer, fonte et gros fer, 43 p. 100; rails et attaches, 18 p. 100; fer en barres, tôle, etc., 38.6 p. 100; moulages, machines et chaudières, 23.6 p. 100; instruments aratoires et voitures autres qu'automobiles, 20.99 p. 100; effets de ménage, 34.7 p. 100.

Mes honorables amis affirment que le pays est prospère et que les affaires marchent à grand train. Voyons à ce propos ce que dit la statistique au sujet des employés de chemins de fer. En octobre 1923 les voies ferrées employaient en Canada 177,876 hommes; au même mois en 1924 ce chiffre était tombé à 156,338, une diminution, pour ce mois, de 21,538. En novembre 1923, les employés étaient au nombre de 164,724, et en novembre 1924 de 149,209, soit 15,515 de moins; en décembre 1924 il y en avait 10,305 de moins qu'au même mois de l'année précédente. On constate que cette diminution est assez progressive; en effet un total de 177,876 employés en octobre 1923 est réduit à 143,761 en décembre 1924. J'incline à croire, monsieur l'Orateur, que le seul qui trouve notre situation prospère, notre production active et toute notre population employée au travail doit être mon très honorable ami le premier ministre.

Monsieur l'Orateur, je propose l'ajournement du débat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant que la motion soit adoptée est-ce que je puis demander au ministre intérimaire des Finances (M. Robb) de nous communiquer avant la reprise du débat jeudi, un état approximatif des recettes additionnelles qu'il compte toucher en conséquence des divers relèvements apportés au tarif douanier?

L'hon. M. ROBB: Je ne l'ai pas dit?

Le très hon. M. MEIGHEN: Si ce détail était dans le discours de l'honorable ministre, je ne l'ai pas entendu.

L'hon. M. ROBB: Environ un million de dollars.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur un chapitre; si j'ai bien compris il y en a d'autres.

L'hon. M. ROBB: J'y verrai.

(La motion de sir Henry Drayton est adoptée et le débat est ajourné.)

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

Que l'ordre pour la prise en considération de la motion, M. l'Orateur, quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens, ait priorité sur toutes les autres affaires excepté la présentation des bills, les questions et avis de motion pour production de documents, jusqu'à épuisement.

M. l'ORATEUR: Demain excepté?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui.

L'hon. M. MANION: Est-ce que la présente motion enlève aux simples députés la séance de lundi prochain?

Le très hon. MACKENZIE KING: Elle diffère le jour des députés jusqu'après la conclusion du débat sur le budget.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que le premier ministre avait assuré à la Chambre, il y a une semaine ou à peu près, qu'on n'avait pas l'intention d'enlever aux députés le lundi suivant.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'avais assuré à ce moment-là qu'on réserverait trois autres lundis aux députés. Le Gouvernement s'en tient encore à cette décision. Mais je crois avoir bien fait comprendre que le débat sur l'exposé financier, une fois entamé, aurait la préférence.

M. l'ORATEUR: La Chambre désire-t-elle adopter la motion en y ajoutant les mots "excepté le mercredi, 25 mars courant"?

(La motion du très honorable M. Mackenzie King, ainsi modifiée, est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LA DISTRIBUTION DES FONDS DE CANTINE

La Chambre passe à la suite de la discussion entamée le 5 mars sur une résolution relative à la distribution des fonds de cantine.

L'hon. M. MANION: Je dois avouer que je ne suis guère préparé pour discuter cette résolution, car, à venir jusqu'à hier soir, je n'avais pas la moindre idée qu'on l'aborderait si tôt. A cause de l'exposé financier et d'autres sujets, nous avions plutôt l'impression que cette question des fonds de cantine ne viendrait pas avant huit ou dix jours. Je ne critique pas le ministre; je constate simplement, pour mieux faire comprendre pourquoi je n'ai pas eu l'occasion d'étudier le sujet aussi à fond que je l'aurais désiré avant de le discuter.

Je suppose que la discussion porte sur l'ensemble de la résolution. Pour ce qui est d'affecter $100,000 à l'institution d'un bureau de réclamations, je crois que le nécessité d'un semblable bureau à Ottawa ne fait pas de doute pour la plupart d'entre nous; du moins je n'ai aucune preuve du contraire. Admettons donc qu'il faut un genre quelconque de bureau de réclamations, agissant comme intermédiaire entre les vétérans et leurs ayants-droit d'une part et les différents services du Gouvernement, d'autre part. Je ne peux pas dire au juste si le bureau actuel est celui qui convient; à ce sujet, je suis tout prêt à me laisser convaincre. Mais je sais une chose, c'est que le bureau de réclamation qu'on jugera à propos d'instituer à Ottawa doit être absolument indépendant des services de l'Etat. Autrement dit, ni le ministre du Rétablissement civil des soldats, ni aucun ministre du Gouvernement ne doit avoir le droit de dicter le programme de ce bureau. La seule bonne méthode, pour moi, c'est de faire nommer des administrateurs, non pas par le Gouvernement fédéral, ni un autre gouvernement, mais par le Parlement ou l'un de ses comités, qui ensuite choisiront les autres membres de la commission. Le choix devrait être fait de telle sorte que les membres de cette commission ne soient influencés dans leurs décisions ni par le Gouvernement, ni par l'opposition ni par aucun autre groupe politique. Nous désirons tous, je crois, que ce bureau de réclamations soit uniquement pour le bien des anciens combattants et de leurs familles, sans que la politique intervienne d'aucune façon. Je discuterai ce point plus longuement une autre fois; pour le moment, je me contente de le signaler comme une condition dont on doit tenir compte.

J'aurai une autre suggestion à faire au sujet de la deuxième clause qui dit ceci:

Une somme de $100,000, à verser à un bureau central de trois administrateurs nommés par le Gouverneur en conseil...

Ma proposition diffère quant au mode de nomination. Je crois que si les administrateurs sont nommés par le Gouverneur en conseil, ils dépendront plus ou moins du Gouvernement au pouvoir et du ministère concerné. La clause dit ensuite:

...sans émoluments, et devant servir dans la mesure et de la façon jugées les meilleures à l'entretien et à l'assistance d'un service de réclamations au bénéfice des vétérans et de leurs familles.

Je ne suis pas d'avis de prendre $100,000 sur les fonds de cantine dans ce but-là. Si les fonds de cantine constituent un dépôt—et ils le sont—ce n'est pas là qu'on devrait prélever cette somme de $100,000 pour établir un service au bénéfice des anciens combattants et de leurs familles. Je conviens avec la plupart de nos collègues et le Gouvernement reconnaît lui aussi par cette résolution qu'on doit instituer un bureau de réclamations et que sans ce bureau communiquant directe-

ment avec le département du Rétablissement civil ou la Commission des pensions, les anciens combattants et leurs familles ne pourraient pas obtenir entière justice; autrement, ce bureau n'aurait pas sa raison d'être. Je ne dis pas cela pour critiquer le département du Rétablissement civil, ni la Commission des pensions.

Mais le Gouvernement admet, et nous convenons tous, que le besoin d'un bureau de réclamations existe, afin de rendre justice égale et traitement impartial aux anciens soldats et à leurs ayants droit. Si ce besoin existe, je ne crois pas que les frais de ce bureau puissent provenir du fonds de cantines car ce fonds appartient aux soldats eux-mêmes. Il est formé des sommes recueillies comme profits par les cantines et il constitue un dépôt qu'on devrait conserver pour les anciens soldats et leurs ayants droit. Par conséquent, je ne crois pas qu'on doive prélever ces $100,000 sur le fonds de cantine. Ils devraient retourner au fonds et on en disposerait comme on disposera de tout le fonds plus tard.

Ce que nous devrions faire c'est d'acquitter les frais de l'entretien de ce bureau des réclamations comme nous acquittons les frais du fonctionnement du département du Rétablissement civil des soldats ou tout autre département, avec cette exception que les sommes nécessaires au bureau ne devraient pas être versées selon les méthodes ordinaires et être sujettes aux critiques et vérifications du Parlement ou du département, mais qu'elles soient payées comme dépôt à nous confié, à titre de représentants des anciens soldats, aux fiduciaires qui les employeraient d'une façon absolument indépendante. On me dit qu'un bureau de réclamations même comme celui qui existe actuellement pourrait fonctionner pour moins de $20,000. Sans être bien au courant de la question, je crois que ce montant suffirait et qu'une estimation préparée par M. Grant McNeil lui-même montre que ce bureau pourrait fonctionner pour moins de $20,000. Donc, si nous décidons que cette somme de $20,000 suffit pour entretenir le bureau pour le compte des anciens soldats, nous devrions voter cette somme tous les ans, dans le budget, et la remettre aux fiduciaires qui représentent les soldats et remplissent leurs fonctions sans rémunération. Des hommes comme sir Arthur Currie semblent tout désignés pour administrer ces fonds, des hommes absolument indépendants du Gouvernement ou de l'opposition.

Voilà les deux suggestions que j'offre pour modifier cette résolution, du moins en ce qui regarde le bureau de réclamations, et je présume que ces modifications devront être apportées à la résolution si elles doivent figurer au projet de loi.

M. SPEAKMAN: Est-ce que cette proposition ne soulève pas la même objection que celle présentée par mon honorable ami au sujet de la nomination des fiduciaires par le Gouvernement; les fiduciaires ne seraient-ils pas dans le cas de subir l'influence du Gouvernement qui, au bout du compte, doit être tenu responsable?

L'hon. M. MANION: Il est toujours possible que les fiduciaires soient influencés par le Gouvernement ou par l'opposition, mais ils seraient moins exposés à subir cette influence, s'ils étaient nommés d'une manière indépendante.

M. SPEAKMAN: Ce n'est pas ce que je veux dire. Voici ce que j'entends: Est-ce qu'on ne pourrait pas s'opposer au vote d'un montant annuel par le Parlement et au paiement d'une somme par le Parlement comme l'honorable député s'oppose à la nomination de fiduciaires par le Gouvernement, par le fait que le paiement de ces sommes au moyen du budget pourrait tendre à influencer les fiduciaires dans l'emploi de cet argent?

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas que le Parlement puisse les influencer en votant cet argent. C'est le Parlement qui vote les fonds, et non pas le Gouvernement. Si le peuple du Canada doit payer les frais du bureau de réclamations, l'argent doit venir de quelque part et le seul endroit est le Parlement. Il ne s'agit pas d'un projet du Gouvernement ou de qui que ce soit, mais d'une méthode de remettre $20,000 que des fiduciaires indépendants appliqueront pour le compte des anciens soldats et de leurs ayants droit. Ce que je suggère et que j'essaie d'accomplir c'est que les fiduciaires ne subissent aucune sorte d'influence de notre part ou de quelque groupe et qu'ils demeurent indépendants du Gouvernement comme de l'opposition, des progressistes ou de tout autre groupe de la Chambre.

M. SPEAKMAN: Je crains que le mode de paiement suggéré ne porte ces fiduciaires à subir l'influence du Gouvernement.

L'hon. M. MANION: Si mon honorable ami peut trouver mieux, je suis prêt à me laisser convaincre. Je ne vois pas comment nous pourrions payer $20,000 tous les ans, pendant deux ou trois ans, sauf de la manière que j'ai conseillée, mais si mon honorable ami peut trouver un autre moyen je suis prêt à me laisser convaincre. Je me suis contenté d'offrir une suggestion.

La résolution peut contenir d'autres articles que je n'approuve pas. Je ne suis pas convaincu que la méthode de disposer de ces fonds soit correcte et on pourra plus tard offrir des suggestions que je serai prêt à accepter. Je soumets ces deux propositions à l'examen du comité et quant à moi je n'ai pas d'opinion faite sur ce sujet. Je tiens cependant,—et c'est, je crois, le cas de la majorité, sinon de tous les membres de cette Chambre—à ce que les vétérans et ceux qui sont à leur charge bénéficient dans la plus large mesure de ce fonds et du bureau des réclamations.

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement des soldats): Mon honorable ami expose sa manière de voir sur la répartition du fonds des cantines dans un esprit dont je dois le remercier. Il fait quelques suggestions, entre autres quant au mode de choisir les administrateurs de cette part de $100,000 destiné au maintien d'un bureau de réclamations à Ottawa. Si je l'ai bien compris, il propose que les administrateurs soient nommés par la Parlement. Voilà vingt ans que je suis membre de la Chambre des communes et je ne connais aucun cas où la Chambre ait fait une nomination directement. Maintes fois, le Parlement a autorisé le Gouverneur en conseil à nommer soit une commission, soit un bureau d'administrateurs, mais je ne connais pas, et je l'affirme sans la moindre hésitation une seule nomination faite par le Parlement même.

L'hon. M. MANION: L'honorable ministre me permettra de dire que nous ne nous sommes jamais occupés d'une question semblable auparavant. Le fonds des cantines, les vétérans et ceux qui sont à leur charge, tout cela c'est du nouveau pour nous. Je reconnais que mon honorable ami a absolument raison en ce qui regarde les cas ordinaires, mais nous nous occupons actuellement d'une chose qui ne s'est jamais présentée encore et qui ne se présentera pas, je l'espère bien. Il s'agit d'un fonds au profit des vétérans et de ceux qui en dépendent, et je suis certain que mon honorable ami désire autant que moi que ce fonds soit bien administré; et parce qu'il s'agit d'une affaire semblable je craindrais que des administrateurs nommés par le Gouvernement ne la vissent d'un point de vue différent.

L'hon. M. BELAND: Le seul moyen de faire ce que mon honorable ami demande serait de présenter à la prochaine session un projet de loi autorisant le Parlement à nommer les administrateurs; je n'en vois pas d'autres.

L'hon. M. MANION: Je ne m'attendais pas à discuter cette question aujourd'hui et je n'ai pas eu le temps d'agencer mes idées, mais j'en émettrai une autre encore. Je suis convaincu que mon honorable ami ne s'opposerait pas au choix de sir Arthur Currie, et je ne crois pas que personne s'y opposerait. Supposons que nous le décidions à accepter et que nous désignions ensuite quelque autre personne inspirant au public autant de confiance que sir Arthur Currie, et que nous les autoriserions à choisir le troisième. Nous règlerions ainsi l'affaire bien vite, peut-être pas cet après-midi, mais dans une journée ou deux et nous pouvons la remettre.

L'hon. M. BELAND: Je crois que l'idée de mon honorable ami mérite réflexion. Je dois dire que c'était déjà mon intention de demander à sir Arthur Currie d'accepter le poste de chef du bureau d'administration. J'avais même préparé une lettre à ce sujet et je l'ai ici. Naturellement, si nous laissons le choix du troisième administrateur aux deux que nous nommerons, il peut arriver que chacun tienne à son homme, et je me demande comment la nomination pourra se faire. Ce projet de nommer un bureau d'administration appelé Bureau central des administrateurs est l'œuvre de la commission royale, qui l'a recommandé à la suite d'une enquête faite dans tout le pays sur la question de la disposition du fonds des cantines. Cette commission a conseillé de nommer un bureau central d'administration et de mettre une somme de cent mille dollars à sa disposition. La loi autoriserait les administrateurs à employer cet argent au meilleur de leur connaissance pour maintenir un bureau de réclamations dans l'intérêt des vétérans. Je puis dire que le point de vue parti,—autant que ce point de vue soit susceptible de m'intéresser,—m'engagerait à ne me mêler aucunement de l'administration de ces $100,000. La tâche ne sera pas facile et les administrateurs éprouveront bien des difficultés et recevront bien des demandes de règlements qui leur occasionneront beaucoup d'ennuis.

La recommandation de la commission royale est, je crois, la bonne. Je conseillerai à mon honorable ami de lire le bill adopté l'an dernier et fondé sur une résolution similaire, et il verra qu'on y règle la répartition de la balance du fonds des cantines s'élevant à la somme d'environ $2,300,000. Cette répartition doit être faite entre les différents gouvernements provinciaux de la manière suivante. Chaque gouvernement provincial sera invité à nommer un bureau d'administrateurs. Le lieutenant gouverneur en conseil de chaque province aura le choix des administrateurs.

Dans Ontario, le bureau comprendra cinq administrateurs; dans chacune des autres provinces, trois. Le bureau central, comme les autres bureaux, devra se composer en majorité de vétérans. Si nous appliquons au bureau central d'administrateurs la suggestion de mon honorable ami, pourquoi ne l'appliquerions-nous pas à tous ceux créés par les lieutenants gouverneurs en conseil? Car les bureaux provinciaux dans certains cas, administrent une somme d'argent beaucoup plus considérable; 41 p. 100 de la somme totale va à la province d'Ontario, soit environ un million de dollars; ainsi le bureau d'administrateurs nommé par le lieutenant gouverneur en conseil d'Ontario aura des fonctions aussi importantes, sinon plus importantes, que celles du bureau central.

L'hon. M. MANION: Si la chose peut se faire de la façon que suggère le ministre je crois qu'on devrait le faire. Mettons les bureaux d'administrateurs des provinces sur le même pied que le bureau central. Je suis aussi désireux que le ministre de soustraire l'affaire à la politique dans les provinces aussi bien que dans le Dominion. Je veux placer l'affaire en dehors de la politique dans le pays, et j'irai aussi loin que le ministre sous ce rapport.

L'hon. M. BELAND: J'approuve l'idée, mais discutant maintenant la question d'un bureau de réclamations et d'un bureau central d'administrateurs, nommé dans le but de répartir l'argent en vertu de cette résolution je dois dire que ce bureau ne peut entrer en fonction avant la prochaine session du Parlement. Si la Chambre des communes et le Sénat adoptent le bill, il ne recevra la sanction royale que le jour de la prorogation. S'il est décrété qu'un bureau d'administrateurs sera nommé en vertu d'un bill spécial soumis au Parlement et énumérant les noms des administrateurs, il faudra nécessairement que la nomination du bureau central soit retardée d'une année.

M. CLARK: Si les administrateurs sont réellement nommés, comment le travail visé par le bill serait-il retardé d'une année?

L'hon. M. BELAND: Si je faisais cela dans le cas du bureau central d'administrateurs, ce qui est possible, il me serait impossible de le faire dans le cas des provinces.

M. CLARK: Je comprends que le ministre traite actuellement du bureau des réclamations Etudions ce point. Si nous réussissons à améliorer ce que nous avons dans ce cas, nous étudierons les autres à leur tour; mais le fait qu'il nous est possible d'améliorer le bureau des réclamations ne nous force pas d'apporter des changements au reste bien que nous puissions avoir des suggestions à faire lorsque nous en ferons l'étude.

L'hon. M. BELAND: Je ne vois pas comment on pourrait le faire si ce n'est en présentant un bill dans lequel se trouveraient les noms des administrateurs. Et comment pourrais-je faire cela si la législation nécessaire n'existe pas?

M. CLARK: Le second paragraphe de la résolution se lit comme suit:

Une somme de $100,000, à verser à un bureau central de trois administrateurs nommés sans émoluments, par le Gouverneur en conseil, et devant servir selon les sommes et la manière jugées meilleures, à l'entretien et à l'assistance d'un service de règlements, au bénéfice des vétérans et de leurs ayants droit.

Quel rapport ce paragraphe a-t-il avec l'autre? Si on présente un bill et que, relativement à cette partie de la résolution, on nomme un bureau central de trois administrateurs, comment cela peut-il empêcher l'entrée en vigueur du bill avant une autre année?

L'hon. M. BELAND: Quelle est au juste la suggestion de mon honorable ami?

M. CLARK: Je poursuis simplement les remarques de l'honorable représentant de Fort-William-et-Rainy-River.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami a dit relativement à cette clause de la résolution qu'il est possible de faire disparaître la difficulté. Je suis bien prêt à le faire. Je fais preuve de bonne volonté; mon honorable ami nous dira-t-il aujourd'hui comment on pourrait le faire?

M. CLARK: Volontiers, immédiatement. Supposant que l'honorable représentant de Fort-William-et-Rainy-River déclare qu'il est satisfait d'accepter sir Arthur Currie, je ferai alors une suggestion. Que le conseil de l'Alliance des vétérans du Dominion, qui représente sept des principales organisations de vétérans, nomme deux membres du bureau. Que ces deux nomment eux-mêmes le troisième. S'ils ne réussissent pas à s'entendre, je n'ai pas d'objection à ce le Gouverneur général fasse la troisième nomination. Je suis cependant convaincu que les deux premiers en arriveraient à une décision; on ne pourrait alors accuser ni le Gouvernement, ni l'opposition, ni personne de manipuler ce fonds pour fins politiques.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami n'a aucune raison de penser que ce fonds puisse servir à des fins politiques. La résolution elle-même garantit que ce fonds ne pourra pas être ainsi employé. Aucun gouvernement ne voudrait prendre sur lui de nommer un bureau de trois administrateurs qui ne

seraient pas acceptables aux vétérans, et cela pour l'excellente raison que le gouvernement en souffrirait, sans compter l'intérêt public et celui des vétérans. J'attire l'attention de mon honorable ami sur ce point: Supposons que nous insérions le nom de sir Arthur Currie dans un article de ce projet de résolution. Il reste à savoir si sir Arthur Currie consentira à agir.

M. CLARK: On peut savoir cela par téléphone.

L'hon. M. BELAND: Je ne pense pas qu'il soit d'usage de légiférer par téléphone. Quand nous sommes à discuter une loi dans cette Chambre, nous ne devrions pas ajourner le comité et aller téléphoner pour savoir si une certaine personne est disposée ou non à accepter une tâche.

M. CLARK: Le ministre pourrait avoir une réponse entre 6 et 8 heures.

L'hon. M. BELAND: Je vais faire ceci, pour montrer à l'honorable député avec quel esprit large et impartial je présente ce projet de résolution. Qu'on adopte ce projet, et je vais essayer de rédiger un article du bill pour obtempérer au désir exprimé par mon honorable ami. Je ne dis pas que sir Arthur Currie est disposé à agir comme administrateur ou comme président de ce bureau; je ne peux pas prendre sur moi de m'engager pour sir Arthur Currie. S'il veut agir comme tel, je suis prêt à le lui demander. Quand je dis ici, comme ministre chargé de présenter ce projet de loi, que si ce dernier devient loi, je demanderai à sir Arthur Currie d'accepter la présidence de ce bureau d'administrateurs, cela devrait suffire à mon honorable ami. Quelqu'un douterait-il de ma parole à ce sujet?

M. LADNER: Le ministre consentirait-il à laisser nommer deux membres par l'Alliance des vétérans du Dominion?

L'hon. M. BELAND: Je n'ai aucune objection à recevoir d'eux une suggestion.

M. LADNER: ...et, comme l'a suggéré l'honorable député de Burrard (M. Clark), à laisser nommer le troisième par ces deux membres?

L'hon. M. BELAND: Et s'ils ne peuvent s'entendre, le troisième serait nommé par le Gouverneur en conseil. J'y consens volontiers.

L'hon. M. MANION: Nous ne désirons aucunement faire de l'obstruction à ce projet de loi; si telle est la pensée du ministre, il tire une conclusion fausse.

L'hon. M. BELAND: Aucunement.

L'hon. M. MANION: Le ministre nous demande de laisser adopter le projet de résolution. Il est maintenant cinq heures et demie et il nous faut discuter plusieurs choses concernant ce projet de résolution. Je suis donc sûr que le ministre ne s'attend pas à le voir adopter avant six heures. Qu'on nous laisse penser à ces choses entre six et huit heures. Je ne voudrais pas mettre en doute que le ministre consente à inclure un article dans le projet de loi, mais j'aimerais à réfléchir à toute cette affaire avant d'accéder à sa déclaration. Comme il est cinq heures et demie, il n'y a pas de raison pour nous presser à prendre une décision définitive maintenant.

Me sera-t-il permis de lire quelques passages d'une lettre adressée par sir Arthur Currie au premier ministre le 7 mai 1923. Sir Arthur y expose les deux aspects de la question, comme je l'ai fait, de sorte que je ne réclame pas l'originalité de la chose. Ceci est une lettre contenue dans un dossier déposé l'autre jour. Parlant du bureau de réclamations, il dit:

Je suis fermement convaincu qu'une telle organisation est désirable et nécessaire, et M. MacNeil m'informe que l'honorable Dr Béland et vous-même...

Le premier ministre.

...partagent la même opinion. Je crois qu'un tel service est une charge qu'il convient d'imposer au trésor fédéral et que son entretien pourrait être justifié aux yeux des députés de la Chambre. D'un autre côté, il ne serait pas sage pour le Gouvernement d'organiser lui-même directement ce service projeté; s'il le faisait, ce service deviendrait bientôt aussi bureaucratique que toute autre organisation gouvernementale et ses décisions ne seraient pas aussi favorablement reçues que si les membres de l'organisation constituant ce service étaient absolument libres de toute ingérence politique.

C'est absolument comme je l'ai dit. Il continue:

J'ai suggéré à M. MacNeil de vous exposer le projet de créer une petite commission de quelque trois ou quatre membres qui ne seraient pas rémunérés pour leurs services, mais qui seraient chargés d'engager le personnel du service des réclamations ou du bureau des avocats, quel que soit le nom qu'on veuille lui donner. Moi-même, je serais heureux de faire partie de cette commission.

Les dossiers démontrent que sir Arthur Currie serait disposé à agir.

Et je prétends que des hommes tels que le major-général J. H. MacBrien, C.B., C.M.G., D.S.O.; le major W. H. Herridge, D.S.O., et pour ainsi tous ceux que vous désireriez, constitueraient un comité approprié. Ce comité pourrait s'entendre avec les officiers de l'Association des vétérans de la Grande guerre, ou certains membres de cette association, pour faire le travail voulu.

Il parle ensuite de l'aspect financier de la question. Je lis cet extrait pour démontrer que sir Arthur Currie, en qui tous les habitants du pays, quelles que soient leurs attaches politiques, ont confiance, partage absolument l'avis exprimé par certains d'entre nous. En réalité, je crois que l'idée vient de sir Arthur Currie, car j'ai lu quelque chose à ce

sujet avant d'exposer ces vues. Il me semble que ce serait une sage précaution; je dis à la louange du ministre qu'il désire autant que nous écarter toute ingérence politique de cette affaire. Aucun de nous ne désire s'attirer des flatteries ou de la réclame à propos des soldats ou de tout autre personne; mais tous mes honorables collègues désirent que ce fonds soit employé de manière que les soldats et les personnes qui sont à leur charge en reçoivent le plus d'avantages possible et, en même temps, qu'il ne soit administré ni par le Gouvernement, ni par l'opposition, ni par le groupe progressiste, ni aucun autre groupe de cette Chambre. C'est tout ce que j'ai en vue en formulant cet avis. Quant à la proposition du ministre, je le prie de nous permettre de discuter d'autres aspects de la question et de remettre la discussion de ce point à ce soir. Je ne crois pas que nous serions en butte aux ennuis que craint le ministre. Par exemple, il dit que, si l'on nomme deux administrateurs, ils ne s'entendront pas sur le choix d'un troisième; que l'un d'eux désirera nommer un certain personnage et l'autre, un autre homme. Je ne crois pas que ce soit à craindre.

L'hon. M. BELAND: J'ai dit que cela pourrait se produire.

L'hon. M. MANION: Je saisis votre pensée, mais je ne crois pas que ce soit à craindre, car des situations beaucoup plus difficiles ont été avec succès l'objet de ce traitement. Par exemple, sous l'empire de la loi Lemieux, quand on tente l'arbitrage dans le cas d'une grève, l'un des membres du comité est nommé par les ouvriers, le deuxième par les patrons et le troisième, par les deux premiers; si ces deux hommes ne peuvent s'entendre, le ministre du Travail nomme le troisième membre. Je suis disposé à approuver la nomination d'un administrateur par le Parlement, d'un autre par l'Association des vétérans et, si ces deux hommes ne peuvent s'entendre sur le choix d'un troisième, je ne m'opposerais pas à ce que le ministre ou le Gouverneur en conseil nomme ce dernier. Le ministre ne doit pas penser que nous désirons mettre obstacle à sa résolution sous ce prétexte; mais je le prie de remettre la discussion de ce point à ce soir et de passer à l'étude des autres articles.

M. LADNER: L'article 2 de la résolution diffère du rapport Ralston, bien que, à tous les autres points de vue, les deux soient identiques. Le rapport Ralston concluait à ce qu'une somme de $100,000 fût versée à un bureau central composé de trois syndics, dont au moins deux ont servi dans l'armée canadienne en Europe. La résolution ne renferme pas cette clause conditionnelle; elle ignore absolument ces mots "dont deux au moins ont servi dans l'armée canadienne en Europe".

L'hon. M. BELAND: L'honorable député se rappellera que, l'an dernier, le projet de loi contenait un article relatif à ce point. Nous n'étudions présentement qu'une résolution, mais le projet de loi qui en résultera renfermera un article statuant que la majorité des membres du bureau devront être d'anciens combattants.

M. LADNER: C'est le premier point que je voulais soulever. Le second est plus important. Le rapport Ralston spécifie que la somme sera déboursée "par le bureau central des administrateurs", de temps à autre, par montants et de la manière qu'il jugera à propos, pour maintenir un bureau de réclamations au bénéfice des anciens combattants et des personnes qui sont à leur charge. Le projet de résolution se lit comme suit:

Une somme de $100,000, à verser à un bureau central de trois syndics nommés sans émoluments par le Gouverneur en conseil, etc.

J'insiste sur ce point: il importe avant tout que le bureau soit aussi indépendant que possible de tout gouvernement. . .

L'hon. M. BELAND: Nous sommes du même avis.

M. LADNER: . . . afin d'éviter la possibilité d'une tyrannie bureaucratique qui s'exerce parfois, prétend-on, dans les services officiels, bien que cette affirmation ne soit pas toujours justifiée. Le succès du bureau de réclamations dirigé par l'Association des vétérans de la grande guerre était dû, en une large mesure, à la confiance qu'avaient en général les soldats envers cette association, car ils étaient convaincus que ni les gouvernements ni les départements de l'administration officielle n'exerçaient leur influence sur cet organisme, ni le dominaient. Comme il semble exister une différence entre la résolution et le rapport je prierais le ministre de nous dire si le principe est que les fonds devront être employés par le bureau central d'administrateurs, de temps à autre, comme il le jugera à propos, ou bien comme pourra en juger le Gouverneur en conseil.

L'hon. M. BELAND: Je ne suis pas censé devoir anticiper sur la teneur du projet de loi, et dire ce qu'il contient, mais je lirai l'article qui a trait à cette question et mon ami constatera que c'est précisément ce qu'il propose:

Une somme de $100,000 sera attribuée et versée à un bureau central de trois administrateurs et devra être dépensée par lui, de temps à autre, en montants et de la manière jugés les plus approuvables pour l'entretien et l'assistance d'un service de réclamations avec siège à Ottawa, au bénéfice des vétérans et de leurs ayants droit.

M. LADNER: Je veux croire qu'il n'y a pas d'autres plans dans le bill, d'autre article qui annule le principe que le bureau central aura la haute main.

L'hon. M. BELAND: Absolument pas.

M. LADNER: Je signale cela au ministre parce que la résolution omet les mots, si en évidence dans le rapport Ralston, que le montant devra être employé par le bureau.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami n'ignore pas que la résolution n'est qu'un résumé de ce que le projet de loi contient.

M. LADNER: Mais sur un autre point, la résolution,—par exemple l'article 3,—est absolument calquée sur le rapport.

M. HARRIS: Avec tout ce que nous dépensons au département du rétablissement des soldats et pour les bureaux d'appels ici, là et partout, il me semble malheureux que nous ayons à prendre ces $100,000 pour les mettre entre les mains d'administrateurs en vue d'en faire la répartition. Selon moi, les vétérans n'en profiteront pas directement. Nous convenons tous que ces fonds doivent être distribués, mais qu'il faille nommer un conseil à cette fin, c'est une autre question. L'article 2 de la résolution décrète que c'est le bureau central qui en fera le partage:

Devant être dépensée, en montants et de la manière jugés les plus approuvables pour l'entretien et l'assistance d'un service de réclamations et un bureau au bénéfice des vétérans et de leurs ayants droit.

Je suis d'opinion que le département du Rétablissement, avec ses ramifications, devrait s'occuper de cette question; et on devrait trouver un autre moyen de faire le partage de cet argent sans avoir à confier à un bureau ces $100,000 appartenant aux vétérans. Pour mieux renseigner le Gouvernement j'aimerais à verser au dossier deux ou trois dépêches exprimant le sentiment de quelques-uns de mes électeurs à ce sujet, et on verra que leur opinion n'est pas celle formulée par mon honorable collègue (l'hon. M. Manion) ou par l'honorable député de Burrard (M. Clark). Je représente en cette Chambre une population de 100,000 âmes et ma circonscription couvre une superficie de trente milles carrés, avec des centres de population à un mille l'un de l'autre. Il y existe nombre d'associations d'anciens soldats qui s'occupent des ayants droit ou des veuves de militaires et soulageant les cas les plus pénibles. Quelques-unes d'entre-elles s'appellent associations des vétérans de la Grande guerre, tandis que d'autres s'appellent clubs d'anciens soldats ou clubs de vétérans. J'ignorais que cette question serait soulevée; car je me serais mieux documenté. Pris au dépourvu je dirai: toutefois, qu'il y a dans mon comté divers clubs, dont l'un eut l'honneur de recevoir Son Excellence le Gouverneur général qui, présida l'inauguration de la salle du club dont il ouvrit lui-même la porte. Un autre a également eu l'honneur d'être autorisé à donner le nom de Son Excellence à sa salle de réunion, la Byng Memorial Hall. J'ai entendu dire, et je l'ai lu, dans les journaux, qu'il y avait au sein de ces associations des querelles personnelles ou politiques, mais je pourrais signaler ce qu'on a fait dans le passé et ce que l'on compte accomplir dans l'avenir—soit, prendre soin des cas pénibles, dont on ne s'occuperait pas autrement. Quand j'aurai consigné au hansard les documents que j'ai, je prierais mes collègues de tenir compte qu'ils me sont fournis par des soldats de diverses localités s'efforçant de faire de leur mieux, comme on pourra en juger. Le premier est en date du 27 février et il vient de l'association Riverdale des Vétérans de la Grande guerre, 453 avenue Broadview, Toronto, institution possesseur d'un actif d'environ $20,000 sous forme d'une maison de réunion et prenant soin de cinq à six mille vétérans et de leurs ayants droit.

Le président dit:

Le Gouvernement devrait garder intacts les fonds de cantines et l'intérêt. L'Alliance des vétérans n'est pas reconnue par l'état major de l'A.V.G.G. de l'Ontario. Veuillez communiquer ce renseignement à vos collègues.

DAVIDSON,
Président.

Une autre dépêche de la même succursale s'exprime ainsi:

S'il vous plaît combattez avec force l'octroi des $100,000, sur le fonds des cantines des anciens soldats à l'Alliance des vétérans.

Le message suivant porte la date du 16 mars et vient de la succursale Beaches de l'A.V.G.G., Toronto, qui est établie dans une région très peuplée et veille aux intérêts d'environ quatre mille anciens soldats et de leurs ayants-droit:

La succursale Beaches de l'A.V.G.G. s'oppose vigoureusement à la demande de l'Alliance des vétérans touchant cent mille dollars du fonds des cantines à employer au fonctionnement d'un bureau d'assistance à Ottawa.

ALEXANDER MAGEE,
Secrétaire.

Puis la succursale de Toronto-Est de l'A. V. G.G. qui possède une propriété évaluée de $5,000 à $6,000 et s'occupe de plus de mille anciens soldats et de leurs ayants-droit, m'envoie ce télégramme:

Protestons vigoureusement contre l'attitude du Gouvernement touchant l'octroi du fonds des cantines à l'Alliance des vétérans du Dominion. Appuyez-nous.

Un autre message, en date du 27 février, est de M. Shields, secrétaire de l'exécutif de Toronto et du district, je crois:

Nous prétendons qu'on ne doit pas employer le fonds des cantines pour une organisation qui ne représente pas les anciens soldats.

Mon dernier message, monsieur le président, est de la part du Scarborough Returned Men's Club, en date du 13 mars 1925:

A une assemblée spéciale dans la salle, à Birchcliffe Heights, le 13 mars, nous avons adopté une résolution pour protester vigoureusement contre l'octroi de $100,000 que le Gouvernement projette d'accorder sur le fonds des cantines à l'Alliance des vétérans du Dominion. Nous, à titre de vétérans, nous exprimons l'opinion que ces fonds appartiennent aux anciens soldats et non au Gouvernement, et qu'il ne faut pas les dépenser autrement, sauf avec l'approbation des anciens soldats comme corps dans tout le Dominion. Nous comptons que vous ferez tout en votre pouvoir pour empêcher l'exécution de cette mesure.

Je conviens, monsieur le président, que la teneur de ces télégrammes ne concorde peut-être pas aux termes de la résolution, vu que le Gouvernement, je le remarque, n'a pas l'intention d'accorder le fonds à l'Alliance des vétérans, mais je consigne simplement ces messages au compte rendu afin que le ministre puisse se guider en conséquence à cet égard. Avant de reprendre mon siège, permettez-moi d'appuyer de nouveau sur ma pensée dominante, à savoir que le Gouvernement dispose certes de quelque corps qui jouirait de la confiance de toute la Chambre, et n'aurait aucunement l'air d'être un corps politique, même si l'honorable ministre le choisissait, de sorte qu'il ne serait pas nécessaire de dépenser de l'argent pour établir un bureau intermédiaire.

L'hon. M. BELAND: Je répondrai à mon honorable ami que ce qu'il préconise, c'est exactement la proposition à laquelle s'opposent mon honorable ami de Rainy-River (M. Manion) et mon honorable ami de Burrard (M. Clark). Si je comprends bien l'honorable député (M. Harris) il prétend qu'il faudrait utiliser les $100,000, par l'intermédiaire de quelque corps du Gouvernement, de quelque département ou division de l'administration.

L'hon. M. MANION: Il a fait cette proposition, mais les télégrammes n'en disaient rien. Les télégrammes sont d'accord avec ce que nous préconisons.

L'hon. M. BELAND: Je réponds aux commentaires de mon honorable ami de York-Est (M. Harris). Je ne pense pas comme lui que le Gouvernement devrait employer les fonds directement. En principe, je reconnais avec mon honorable ami de la rivière de la Pluie qu'il faut les confier à une commission tout à fait à l'abri de l'influence du Gouvernement, tant des provinces, que celui d'Ottawa. Voilà ce qu'il importe de faire, et si l'on peut rédiger le bill de manière à rendre l'accomplissement de ce résultat plus certain qu'aujourd'hui, je suis disposé à accepter toute recommandation à cette fin.

M. HARRIS: N'est-il pas possible de prendre ces $100,000 dans les fonds de l'administration au lieu de les prendre dans les fonds des cantines?

M. MACLAREN: Le ministre reconnaîtra, je pense, que le principe général qui régit le fonds des cantines, c'est que ce fonds est la propriété des anciens soldats. La chose étant ainsi, le ministre se conforme-t-il à ce principe en allouant pour l'établissement d'un bureau $100,000 de ce fonds? Si pareil bureau est essentiel aux anciens soldats pour veiller au paiement de leurs pensions et à leurs autres intérêts, le coût de son établissement est tout à fait dans la catégorie des déboursés que le Gouvernement doit faire. Je ne crois pas qu'il convienne de payer les frais du bureau au moyen d'un fonds appartenant aux vétérans. Dans les circonstances, j'aimerais à connaître l'opinion du ministre sur le point que j'ai fait valoir, à savoir s'il convient de prendre une partie de certains fonds appartenant aux vétérans pour établir un bureau dont les frais d'établissement, à mon avis, incombent nettement au Gouvernement. On a signalé à notre attention plusieurs protestations d'anciens soldats dans une partie du pays, contre le projet de prélever ces $100,000 sur le fonds des cantines. Peut-être le ministre nous apprendra-t-il s'il a reçu de semblables protestations. Mon opinion, c'est que nous nous écartons du principe par lequel on regardait cet argent comme la propriété des anciens soldats, si nous en prenons une partie pour fonder un bureau. Si ce bureau est nécessaire, je pense que les frais devraient être au compte du Gouvernement.

L'hon. M. BELAND: Je tiens le bureau des réclamations pour une organisation très utile. Les anciens soldats éprouvent bien plus de satisfaction à avoir affaire au département ou à la commission des pensions par l'intermédiaire d'un corps à eux.

Jusqu'à présent, si l'on excepte les subsides donnés aux sociétés de combattants, ce service a été assuré par les sociétés elles-mêmes aux dépens de leurs membres. La proposition de la commission d'enquête de prendre $100,000 sur le fonds des cantines pour les fins du bureau des réclamations s'inspire du même esprit qui a dicté les observations de l'honorable membre, puisque les anciens combattants se trouveront exempts de contribuer à l'œuvre de ce bureau. La proposition a été faite à la suite d'une enquête qui a duré plus d'un an, durant laquelle toute la question a été examinée après avoir entendu les anciens combattants qui demeurent dans toutes les parties

du pays. Je crois que la proposition est bonne. Je l'ai recommandée à la Chambre l'année dernière et celle-ci s'y est ralliée à l'unanimité.

M. ROSS (Kingston): Pas à l'unanimité.

L'hon. M. BELAND: Je ne souviens pas d'aucune opposition sérieuse. Notre collègue dit qu'il y était opposé. Mais je crois que la résolution et le bill qui l'a suivie ont été adoptés unanimement. Dans tous les cas, je crois que la proposition est bonne. En ce qui regarde le conseil des administrateurs, si l'on pense qu'il est préférable de les rendre indépendants du Gouvernement, j'y consens volontiers.

M. CLARK: Avant qu'on prononce la suspension, je rappellerai au ministre que lors de la discussion précédente on a demandé beaucoup de renseignements. Il serait utile de nous les communiquer à la reprise de la séance

L'hon. M. BELAND: Voulez-vous dire si c'est à propos des chèques émis aux invalides? Ce renseignement a été déposé.

M. CLARK: Sur le bureau?

L'hon. M. BELAND: Je pense que oui.

M. CLARK: Il y avait autre chose.

L'hon. M. BELAND: Tous les renseignements demandés ont été déposés.

(A six heures M. l'Orateur reprend le fauteuil et prononce la suspension de la séance.)

Reprise de la séance

La Chambre rentre en séance à huit heures.

PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE RENVOI D'UN PROJET DE LOI

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 13), déposé par M. Jacobs, relatif à un brevet d'invention de la compagnie de pulpe et de papier de la Virginie occidentale.

Sur l'article 1er (prolongation de délai pour le paiement de l'honoraire).

M. le PRESIDENT (M. Gordon): Les articles 1 et 2 ont été rayés par le comité et remplacés par le texte suivant:

Si le titulaire désigné dans le brevet mentionné au préambule de la présente loi ou son ayant cause ou autre représentant légal fait, dans les trois mois qui suivront l'adoption de la présente loi, une demande au commissaire des brevets pour que soit rendue une ordonnance de rétablissement et de remise en vigueur de ce brevet, nonobstant le non paiement des droits ou le défaut d'exécuter en Canada les procédés brevetés, les dispositions de l'article 47 (quarante-sept) de la loi des brevets, sauf celles se rapportant au délai de deux ans prescrit audit article pour la présentation de cette demande, s'appliqueront à ce brevet, et en conformité de ces dispositions le commissaire des brevets peut, soit ordonner le rétablissement et la remise en vigueur du brevet ou le rejet de sa demande.

L'hon. M. MANION: On vient de me rappeler que notre collègue de Vancouver-Centre (M. Stevens) a demandé de vouloir bien ajourner la discussion de ce bill. Je ne sais si notre collègue veut ou non le discuter; mais si l'auteur n'y voit pas d'inconvénient la discussion pourrait être ajournée jusqu'au retour du député de Vancouver-Centre.

M. JACOBS: Je ne m'y oppose pas, à condition que la discussion du bill ait lieu ce soir. Ce projet est généralement mis en délibération quand je suis absent. Il faut remarquer que c'est moi qui suis le parrain du bill et non le député de Vancouver-Centre.

L'hon. M. MANION: Je sais.

(Le projet de loi est réservé.)

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF AU BREVET EDGEWORTH GREENE

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 14), déposé par M. Jacobs, relatif à un brevet d'invention de M. Edgeworth Greene.

Sur l'article 1er (prorogation de délai pour l'acquittement des droits).

M. le PRESIDENT: Les articles 1er et 2e ont été biffés au comité des bills privés et remplacés par le suivant:

Si le titulaire désigné dans le brevet mentionné au préambule de la présente loi ou son ayant cause ou autre représentant légal fait, dans les trois mois qui suivent l'adoption de la présente loi, une demande au commissaire des brevets pour que soit rendue une ordonnance de rétablissement et de remise en vigueur de ce brevet, nonobstant le non-paiement des droits ou le défaut d'exécuter au Canada les procédés brevetés, les dispositions de l'article 47 de la loi des brevets, sauf celles se rapportant au délai de deux ans prescrit audit article, s'appliqueront à ce brevet, et en conformité de ces dispositions le commissaire des brevets peut soit ordonner le rétablissement et la remise en vigueur du brevet ou le rejet de la demande.

M. MACLEAN (York-Sud): Je désire savoir si le ministre de la Justice a examiné ces projets de loi afin de s'assurer si l'intérêt public est sauvegardé?

L'hon. M. LAPOINTE: Lorsque ces bills ont été examinés en comité l'autre jour, mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens), si j'ai bonne mémoire, a soulevé certaines objections et, quand j'ai pris mon siège un peu plus tard, il m'a demandé de consulter les légistes de la couronne touchant la légalité de certains privilèges que ces projets de loi tendent à faire consacrer. Je n'ai pas eu le temps moi-même d'examiner lesdits bills, mais je les ai soumis aux légistes de mon département, tant celui-ci que l'autre dont mon honorable ami de Brome (M. McMaster) s'est fait le parrain. Or, on m'a fait rapport que ces deux mesures ne portent aucune atteinte à l'intérêt public.

M. MACLEAN (York-Sud): Voilà tout ce que je désirais savoir. Je suis prêt à accepter la parole du ministre de la Justice pour ce qui est de cette affaire.

M. HANSON: Si j'ai bien compris, le comité des bills d'intérêt privé a rayé absolument les clauses déclaratoires de ces bills pour les remplacer par de nouvelles dispositions. Or, nous n'avons pas ces amendements sous les yeux et, malgré toute l'estime que nous professons à l'égard du président, il faut bien admettre qu'il n'est pas le meilleur lecteur au monde; pour ma part, je n'ai guère saisi le sens des textes qu'il a lus. Je suis donc d'avis qu'on devrait commencer par faire réimprimer ces dispositions afin que nous sachions de quoi il s'agit. Je doute fort que je puisse expliquer d'une façon intelligente une seule des phrases que le président a lues; peut-être y a-t-il de ma faute.

L'hon. M. McGIVERIN: La suggestion de mon honorable ami concernant la réimpression des projets de loi a du bon. Le nœud de la question en ce qui regarde ces deux bills, c'est qu'à l'origine les promoteurs ont demandé au comité de rétablir les droits de brevet. Dans un cas comme dans l'autre, on avait négligé d'acquitter les droits dans le délai fixé. Ces droits sont acquittés en trois versements échelonnés sur une période de dix-huit ans; c'est-à-dire que l'on doit effectuer un paiement tous les six ans. Or, les promoteurs qui ont comparu devant mon comité ont admis qu'ils avaient négligé de remplir cette formalité; ils n'avaient pas tenu compte non plus de la disposition qui leur permet de s'adresser au commissaire des brevets. Le comité s'est donc contenté de modifier les bills en question et d'autoriser ces gens à comparaître devant le commissaire des brevets pour faire valoir leur cause. Ce dernier pourra décider si ce brevet empiète sur les droits d'autres inventeurs. Le commissaire des brevets assistait à la séance du comité et ni lui ni le département n'ont fait d'objections, à l'encontre de cette proposition. Au cours de la même séance, le comité a examiné un autre bill tendant à obtenir une prorogation de délai, en sus de la période de dix-huit ans que j'ai mentionnée tout à l'heure. Or, le comité dans sa sagesse et sur l'avis du commissaire a renvoyé cette requête. Dans le cas qui nous occupe toutefois, ni le département, ni le commissaire n'ont la moindre objection à faire valoir contre le bill tel quel. Le comité a tout simplement renvoyé l'affaire devant le commissaire qui entendra la preuve et décidera si les parties ont établi le bien-fondé de leur cause.

[L'hon. M. Lapointe.]

M. HANSON: Nous pourrions fort bien adopter le projet tel quel, étant donné les explications de mon honorable ami et le fait que le commissaire des brevets décidera de toute l'affaire en dernier ressort. Je n'ai pas d'objection à faire valoir contre la mesure et je ne désire aucunement en retarder l'adoption. Je voulais tout simplement me renseigner.

(Il est fait rapport sur le projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI D'INTERET PRIVE RELATIF A LA WEST VIRGINIA PULP AND PAPER COMPANY

La Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 13), présenté par M. Jacobs, concernant un brevet de la West Virginia Pulp and Paper company.

Sur l'article 1—Prorogation du délai pour l'acquittement des droits:

M. RYCKMAN: A quoi se résume l'amendement?

M. le PRESIDENT: Il s'agit d'un projet de loi concernant un brevet de la West Virginia Pulp and Paper Company, qui a été modifié de la même manière que le bill précédent. Il a été soumis au commissaire des brevets pour décider si oui ou non la compagnie a droit à faire revivre son brevet.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

2e LECTURE

Du projet de loi relatif au brevet de Walter W. Williams.

M. McMASTER propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 26), relatif à un brevet de Walter W. Williams.

L'hon. M. STEVENS: Je ne sais si j'ai le droit de parler de nouveau sur ce bill, parce que c'est sa 2e lecture et que je me suis fait entendre à ce sujet l'autre soir. J'ai prié le ministre de la Justice (M. Lapointe) de s'enquérir à cet égard.

L'hon. M. LAPOINTE: J'ai chargé les fonctionnaires de mon département d'examiner le projet de loi et ils ont fait rapport que ce bill ne serait peut-être pas nécessaire parce que le brevet existe encore, mais que, d'un autre côté, ils ne voient pas comment le public serait lésé par l'adoption du projet.

L'hon. M. STEVENS: Voici l'objection que j'ai soulevée l'autre jour: apparemment le commissaire des brevets a accordé un brevet et il déclare qu'il est parfaitement dans l'ordre en vertu de la loi générale. Les requérants

de ce projet demandent au Parlement de décréter une loi spéciale qui semble empiéter sur les statuts et renverser la décision du commissaire des brevets, et dit que, nonobstant ses lois existantes, le Parlement déclare dans un bill d'intérêt privé que le brevet est valide. N'est-ce pas un mauvais précédent à établir, étant donné surtout le dernier article et les commentaires que j'ai faits l'autre jour?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami comprend bien que si le brevet est encore valide il n'y aura pas de mal à adopter un projet de loi qui l'affirme. Quant au dernier article, c'est au comité des bills d'intérêt privé qu'il appartiendrait de se prononcer. Je ne vois pas pourquoi, sur le motif du projet, on s'opposerait à la 2e lecture.

L'hon. M. STEVENS: Je m'oppose à l'adoption d'un bill spécial lorsqu'il n'est pas en harmonie avec la législation générale.

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

SUITE DE LA DISCUSSION RELATIVE AU FONDS DES CANTINES

La Chambre se forme en comité et passe à la suite de la discussion du projet de résolution de l'honorable H. S. Béland (ministre du Rétablissement des soldats) concernant la répartition du fonds des cantines.

M. MACLEAN (York-Sud): Le ministre a-t-il cherché à obtenir l'opinion des Vétérans de la Grande guerre sur cette proposition?

L'hon. M. BELAND: J'ai expliqué, avant la suspension de la séance, que l'opinion des anciens combattants avait été obtenue par la commission royale durant ses pérégrinations dans le pays et que la résolution et le projet de loi sont le résultat des conclusions de cette commission. Ils sont même une copie exacte des conclusions.

M. MACLEAN (York-Sud): D'accord, mais l'honorable député de York-Est (M. Harris) a lu un télégramme disant que les vétérans dans nombre de succursales s'opposaient à ce projet de loi. Le ministre en sait-il quelque chose?

L'hon. M. BELAND: J'ai reçu moi-même plusieurs dépêches me priant de ne pas confier cent mille dollars à une seule association. Dans certains cas, l'Association des vétérans de la Grande guerre a été mentionnée comme n'étant pas favorable au projet. Il a aussi été question de l'Alliance des vétérans du Dominion, mais il y a quelques jours une délégation a eu une entrevue avec des membres du conseil et elle s'est déclarée en faveur de la résolution telle qu'elle a été présentée à la Chambre cette année de même que de celle de l'an dernier. Cette délégation représentait bien les associations des vétérans.

L'hon. M. MANION: Lesquelles?

L'hon. M. BELAND: L'Association des vétérans de la Grande guerre, l'Association des vétérans tuberculeux.

L'hon. M. MANION: La Grande armée des vétérans unis et l'Association des amputés?

L'hon. M. BELAND: Je ne sache pas que la Grande armée des vétérans unis ait été représentée mais j'ai reçu une lettre de son secrétaire déclarant qu'elle appuyait la résolution.

M. CLARK: Y avait-il des représentants des vétérans de terre et de mer?

L'hon. M. BELAND: Non, mais j'ai eu un long entretien avec leur président, M. Brown, si je ne me trompe. Il m'a expliqué que les associations des vétérans en général désiraient être entendues avant la nomination du bureau central des administrateurs, ce que j'ai accepté. J'ai l'intention de consulter les diverses associations et si elles consentent à se faire représenter par l'une d'elles, telle que l'Alliance des vétérans du Dominion, je consulterai celle-ci pour savoir qui serait un membre acceptable du bureau central des administrateurs. Avant la suspension de la séance, à six heures, l'honorable représentant de York-Est (M. Harris) a fait lecture d'une dépêche de M. Shields. J'ai sous les yeux les noms des délégués qui approuvent ce projet et j'y vois celui de M. Shields. J'ignore s'il s'agit du même individu. Je puis affirmer qu'en général le projet rallie l'appui des anciens combattants.

L'hon. M. MANION: A part les associations individuelles, le ministre a-t-il reçu bien des télégrammes de sociétés nombreuses protestant contre cette distribution de $100,000, ou ces protestations viennent-elles seulement de certains centres? Viennent-elles d'un peu partout?

L'hon. M. BELAND: Non.

L'hon. M. MANION: Le ministre pourrait-il me donner une idée des organisations qui ont protesté? Quelques-unes seulement de ces communications me sont parvenues.

L'hon. M. BELAND: Au meilleur de ma connaissance on n'a pas protesté contre le bill relatif à la distribution: on ne voulait pas qu'une certaine somme fût départie à une association en particulier.

L'hon. M. MANION: Parfaitement; mais les protestations venaient-elles de plusieurs régions du pays?

L'hon. M. BELAND: Je crois qu'elles venaient presque exclusivement de Toronto et d'Ontario. Si l'honorable député y tient je puis lui citer les noms des membres de la délégation.

L'hon. M. MANION: Non; j'ai vu les noms et aussi quelques-uns des délégués. Ils ont présenté leur exposé à moi-même et à certains autres honorables collègues. Ils approuvaient le projet; mais ils ne représentent que l'Association des vétérans de la grande guerre et l'Association des vétérans tuberculeux. L'exposé ne portait pas d'autres signatures et je voulais savoir s'il y avait eu des protestations générales en sus de celles venues de sociétés locales. Si le ministre en a une liste je lui saurais gré de nous en donner connaissance.

L'hon. M. BELAND: Il n'y a pas eu de protestation dans le sens qu'entend l'honorable député. La Grande armée des vétérans unis m'a télégraphié également, mais je suis porté à croire que ces gens ignoraient la teneur de la résolution et la méthode qui allait présider à la distribution des $100,000, car dans le courant de la semaine j'ai reçu une lettre,—je ne l'ai pas ici mais je peux la produire,—de cette société des vétérans unis où elle approuve le projet. Quant à l'association dite Army and Navy Veterans, j'ai causé avec le président, M. Brown.

L'hon. M. MANION: Et l'Association des amputés?

L'hon. M. BELAND: Elle ne m'a rien fait tenir, ni dans un sens ni dans l'autre. Je ne crois pas qu'elle s'y oppose.

M. CHURCH: En ma qualité de représentant d'une ville de soldats je compte bon nombre d'anciens militaires parmi mes commettants, y compris ceux dans l'hôpital de la rue Christie; et ils se disent très mécontents de la distribution que comporte le projet que nous discutons présentement. Le ministre a toutes mes sympathies: c'est une lourde tâche que celle de présider à la distribution des fonds de cantine. Elle peut se faire de bien des manières; sans doute, est-il presque impossible de plaire à tout le monde. Je reconnais qu'il faut être raisonnable en pareille affaire; même il n'y a qu'un autre fonds qui demande plus de soin et c'est la caisse électorale, si elle existe. Nombre de protestations m'ont été adressées d'associations de soldats à Toronto; je vais en lire une, celle de l'exécutif de Toronto et du comté de York de l'Association des vétérans de la grande guerre. Je connais le président, M. Bray, depuis bien des années; c'est un soldat raisonnable et sensé qui ne voudrait créer des embarras pour personne. Il a fait tout en son pouvoir pour coopérer avec les autorités municipales. Il s'oppose,—et à bon droit,—au présent projet. Les soldats de Toronto ne cherchent noise à personne; ils veulent prêter leur concours au ministre et au département. Ils savent que le ministre a été prodigue de dévouement et qu'il n'est nullement responsable des erreurs commises dans le passé. L'exécutif de Toronto et du comté de York comprend tout le district de Toronto et de York et ses membres ne veulent pas du tout de la situation proposée. Voici la dépêche en question:

Projet législatif concernant fonds cantine que doit discuter Chambre aujourd'hui (jeudi) prend cent mille dollars fonds cantine pour établir bureau d'assistance des vétérans à Ottawa sous l'Alliance des vétérans du Dominion, exécutif de district Toronto et comté York, Association des vétérans de la Grande guerre. Nous sommes opposés absolument à ce que l'on confie à l'Alliance des vétérans une partie des fonds de cantine qui appartiennent à tous les anciens soldats. L'Alliance des vétérans n'est une association que de nom et ne représente pas les anciens combattants organisés. La ville et le district de Toronto de même que la section provinciale d'Ontario se sont retirés de l'Alliance des vétérans, il y a huit mois. Nous suggérons de le laisser savoir à la Chambre lorsque viendra le projet de loi et de dire surtout que nous nous opposons à ce qu'on réserve une partie quelconque des fonds de cantine à l'Alliance des vétérans.

Je connais le président, M. Bray, et les directeurs de cette association et je sais combien ils ont travaillé de concert avec les autorités municipales, l'hiver dernier, alors que la misère était grande parmi les vétérans de Toronto. Ils ont rendu de grands services non seulement aux soldats, mais aussi à tous les indigents en général et aux vétérans de Grande-Bretagne qui étaient dans une situation précaire. Voilà donc leur télégramme.

L'hon. M. BELAND: Qui a envoyé cette dernière dépêche dont l'honorable député nous a donné lecture?

M. CHURCH: Elle est signée par Harry Bray, président et Alexander Shields, secrétaire.

L'hon. M. BELAND: Je vois qu'elle est datée du 25 février. Postérieurement à cette date, les deux personnes en question sont venues me voir et ont approuvé ce projet de loi.

M. CHURCH: Si le ministre venait à Toronto, il verrait qu'il y en a encore beaucoup qui s'y opposent. J'ai assisté à une assemblée d'anciens combattants qui étaient tous opposés à ce projet. La ville de Toronto a été obligée d'instituer elle-même un bureau,

parce que les vétérans étaient dans l'impossibilité d'obtenir quoi que ce soit du département à Ottawa. Ils se sont adressés à l'hôtel de ville pour avoir de l'aide et la ville, aux dépens des contribuables en général, a été obligée d'entretenir elle-même un bureau. Il y a tellement de chinoiseries administratives dans la commission des pensions que lorsque les anciens combattants, du moins ceux de Toronto,—et je peux parler d'eux—ont essayé d'obtenir de l'aide, ils se sont heurtés à toutes sortes d'obstacles, à des formalités sans fin. Il y a aussi à Toronto la Commission d'assistance aux soldats d'Ontario. Elle coûte cher et je sais pertinemment que cette commission a des agences à Hamilton London et ailleurs.

Certes, je ne dis pas qu'on doive absolument blâmer le ministre. Comme je l'ai signalé au début de mes remarques, je sais parfaitement que c'est un fonds difficile à administrer et, en admettant même qu'il invente dix ou quinze différentes méthodes, il est possible qu'il ne réussisse pas à contenter tout le monde. Il n'est pas moins vrai qu'il y a beaucoup de vétérans à Toronto qui sont sans emploi et qu'il faut les aider dans l'état critique où ils se trouvent. M. Shields de l'Association des vétérans de la Grande guerre a dit, l'autre jour, que 60 p. 100 des chômeurs, à Toronto, étaient d'anciens combattants, dont beaucoup ne reçoivent aucune pension, d'après la loi actuelle. Bien entendu, je reconnais comme tout le monde que le gouvernement actuel de concert avec ses prédécesseurs a fait beaucoup pour les vétérans. C'est hors de doute. Je sais aussi qu'il n'est pas question de politique dans la circonstance, car tous les partis tiennent à ce que les vétérans soient traités justement. Je ne pense pas que personne ait l'intérêt des vétérans plus à cœur que le ministre lui-même (l'hon. M. Béland). Il y a une autre organisation de vétérans dans la circonscription de Toronto-Est et je sais que l'honorable représentant de cette circonscription (M. Ryckman) s'est beaucoup intéressé à leur situation. Le fait est que je ne connais personne qui se soit remué plus que lui pour défendre les intérêts de ces vétérans. Or, cette association et d'autres aussi sont toutes opposées à ce qu'on affecte cette somme de $100,000 à une commission centrale de répartition. J'ai ici un télégramme de l'Association des vétérans de la grande guerre, section de Riverdale, qui est ainsi conçu:

T. L. Church, M.P.,
Au Parlement, Ottawa, Ontario.
Veuillez vous opposer vigoureusement à ce qu'on verse $100,000 des fonds des cantines à l'Alliance des vétérans. Merci.

L'hon. député de York-Est (M. Harris) a, cet après-midi, donné lecture de télégrammes venant de différentes associations à ce même sujet. Je critique le versement de cette somme de $100,000 à la commission, parce que le Gouvernement n'est pas tenu de confier l'administration de ces fonds à une institution de ce genre. D'après moi, l'administration ne devrait pas coûter un sou aux soldats. Du moment que nous avons un département qui est chargé du rétablissement des soldats dans la vie civile, on aurait bien pu trouver le moyen d'administrer ce fonds sans qu'il leur en coûte rien. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'on a détourné les fonds de leur destination, mais je maintiens que le Gouvernement aurait pu trouver le moyen de les administrer sans occasionner de frais aux anciens combattants. Si le ministre avait demandé pour cela un crédit de $20,000 à la Chambre, elle l'aurait voté; car s'il est un fonds qui doit être administré gratuitement, c'est bien celui-ci. Je sais fort bien que le ministre veut économiser, mais il me semble que, dans ce service particulier, on devrait prendre bien garde de ne pas réaliser d'économies aux dépens des soldats.

Je critique cette proposition pour une autre raison. En donnant ces $100,000 au bureau le Gouvernement ne fait que doubler un service qui existe déjà. Je sais par ma propre expérience que ce double service existe. Je connais par exemple un soldat qui a adressé une demande de secours à cinq ou six personnes; il est allé d'abord aux autorités de la région qui l'ont renvoyé à une autre autorité, laquelle l'a encore renvoyé ailleurs et ainsi de suite. Pour ma part, je ne doute nullement qu'il n'existe une duplication des services coûtant fort cher, et lorsque ce bureau sera chargé d'administrer les fonds le mal ne fera que s'aggraver.

Quant à donner $50,000 à la Croix Rouge américaine, je ne vois pas que cela puisse faire beaucoup de bien. Il y a certainement aux Etats-Unis un grand nombre de nos anciens soldats sans travail, mais je conseillerais au Gouvernement, par un système quelconque de rapatriement, de ramener ces hommes au Canada. Il en existe des centaines qui sont sans ouvrages à Détroit et dans d'autres villes américaines et il est peu probable qu'ils en trouvent quand on sait que les autorités américaines exigent d'eux le serment d'allégeance avant de leur permettre de prendre un poste. Les soldats canadiens qui se sont battus pour leur roi et leur drapeau ne veulent pas de cela. Je veux faire observer au ministre qu'après la guerre de Sécession, aux Etats-Unis, les hommes de la grande armée de la

République n'ont pas eu à quitter leur pays pour trouver du travail, ils n'ont pas eu besoin de demander du secours à une organisation britannique comme la Croix-Rouge, qui du reste, n'existait pas encore. Ils n'ont pas eu besoin de chercher du secours chez un gouvernement étranger. J'ai plusieurs lettres de soldats canadiens me disant la misère qu'ils endurent aux Etats-Unis et comment beaucoup d'entre eux ne peuvent obtenir de travail parce qu'ils ne veulent pas prêter serment à un drapeau étranger. A mon sens, ces $50,000 devraient être placés sous le contrôle du ministre lui-même; je suis d'avis que les ministres responsables remplissent les devoirs qui découlent de leurs fonctions. Il me semble dangereux de donner $100,000 à telle province, $75,000 à telle autre province et ainsi de suite, au prorata du nombre d'anciens soldats habitant ces provinces. Je crois qu'il vaudrait mieux que le ministre eût la haute main sur l'administration des fonds, sous le régime de l'article 4 de la résolution. De la manière dont la résolution est rédigée, le Gouvernement se départit de toute surveillance et laisse la question sujette aux règlements contradictoires des diverses provinces. Mais, alors, où est l'avantage de l'ancien soldat? Les provinces auraient dû voter au sujet de cette proposition et selon leurs districts militaires. A quoi sert l'officier général commandant chaque district? Il connaît le nombre de pensionnés qui se trouvent dans son district et il pourrait donner au ministre quelque idée de la manière dont les fonds devraient être distribués. Nous avons le ministère de la Défense Nationale, celui du Rétablissement des soldats en outre des districts militaires locaux avec leurs quartiers généraux et, comme je l'ai dit, l'officier commandant du district sait exactement qui sont ses hommes. Par conséquent, il me semble qu'il vaudrait mieux laisser le tout au ministre. Mon intention n'est pas de le critiquer mais de l'aider par tous les moyens possibles. Cependant, on ne peut s'empêcher de faire allusion à ces choses. De plus, que dire de l'Association des amputés? Je ne vois rien dans la résolution qui parle de cette importante association. Viennent ensuite les soldats aveugles. Il y a aussi la question du chômage, question de la plus haute gravité chez les anciens soldats.

Je pense qu'un grand nombre d'anciens soldats, du moins dans la ville d'où je viens, préféreraient voir mettre en vigueur les recommandations du rapport Ralston, une de ces recommandations étant d'accorder des bourses scolaires aux fils des anciens soldats. Je connais le cas d'un soldat tué au front et dont la veuve est morte laissant ses enfants chez une de leurs tantes. Cette dame fait de son mieux pour en envoyer deux au high school, puis à l'université, mais on a repoussé sa demande de pension pour ces enfants de 16 et 17 ans. Il n'y a pas de doute que si le père était revenu, il n'eût donné à ses fils la meilleure instruction que ses moyens lui eussent permis et je suis d'avis que cette conclusion du rapport Ralston est excellente. De fait, si le ministre avait administré les fonds de la manière prescrite par le rapport en question je crois que sa conduite eût été très sensée, parce que cette commission a recueilli les manières de voir de tous les soldats, dans tout le pays et il n'y a pas de doute que ses conclusions ne soient basées sur l'étude de ces opinions. Demeurant dans une cité où il y a un grand nombre de vétérans dans le besoin, j'apprécie les efforts du ministre pour assurer le bien-être des anciens soldats, mais je dois lui dire que l'attribution projetée de ces fonds va créer beaucoup de mécontentement parmi les intéressés. D'après ma connaissance de la situation d'un bon nombre de vétérans à Toronto et ailleurs. Je crois que l'une des meilleures manières d'utiliser ce fonds serait de l'employer à secourir ceux qui sont dans le besoin en leur trouvant de l'emploi ou en leur accordant des secours en argent.

L'hon. M. BELAND: Monsieur le président, je goûte toujours les observations de mon honorable ami de Toronto-Nord, elles sont toujours intéressantes et dignes de réflexions. Il a mentionné ce qu'il appelle la "protestation" des vétérans contre le projet de loi relatif au fonds des cantines. Toutes les dépêches qui m'ont été adressées, ainsi qu'à tous les autres députés, je crois, portent sur l'attribution des $100,000 à une organisation particulière. J'ai sous les yeux la dépêche que mon honorable ami a lue, et j'y trouve ce qui suit:

> Projet législatif concernant fonds de cantine que doit discuter Chambre aujourd'hui (jeudi) prend cent mille dollars fonds de cantine pour établir bureau d'assistance des vétérans, à Ottawa, sous l'Alliance des vétérans du Dominion. Exécutif de district et de Toronto et comté de York, Association des vétérans de la Grande guerre, nous sommes opposés absolument à ce que l'on confie à l'Alliance des vétérans une partie des fonds de cantine qui appartiennent à tous les soldats. L'Alliance des vétérans n'est une association que de nom et ne représente pas les anciens combattants organisés.

Ainsi de suite. Toutes les dépêches disent la même chose. Je reconnais que l'Alliance des vétérans du Dominion,—anciennement l'Association des vétérans de la grande guerre, —est le principal intermédiaire des réclamations présentées au département du Rétablissement des soldats, à la commission des pen-

sions ou aux autres ministères. J'ignore les dissensions qui peuvent exister entre les différentes associations de vétérans et je veux y rester absolument étranger. Que deux, trois, quatre vétérans n'aiment pas tel secrétaire ou telle association, cela ne me regarde pas et ne devrait pas non plus regarder la Chambre. Ce qui doit nous occuper c'est la suite à donner autant que possible aux propositions de la commission Ralston. Mon honorable ami de Toronto m'a demandé "pourquoi je n'appliquais pas les propositions de la commission Ralston". J'ai toujours cru que cette résolution et le projet de loi qui doit en découler sont fondés sur les représentations de la commission qui disent:

On nous a fait observer qu'avant de distribuer ces fonds...

La commission Ralston parle des fonds des cantines.

...il serait bon de maintenir un organisme pour la présentation des réclamations qui pourraient être faites de temps à autre au nom des anciens combattants et des personnes à leur charge, relativement aux différentes formes d'assistance que l'Etat leur accorde, comme les pensions, la rééducation, etc.

Elle explique ensuite la nécessité de ce bureau et dit qu'il ne comporte pas de blâme à l'égard de la commission des pensions ou du département. Elle termine sur ce point en disant:

La commission propose en conséquence:

1. Qu'il soit voté une loi prescrivant d'établir, sous la direction du Gouverneur en conseil, le montant propre, intérêt compris, du fonds des cantines détenu par le Receveur général.

Ainsi de suite. Et elle continue:

(a) Verser la somme de $100,000, à un bureau central de trois syndics nommés par le Gouverneur en conseil, sans rémunération, qui en disposera par montants et de la manière qu'il jugera à propos, pour maintenir et aider un service et bureau de règlement au profit des anciens soldats et des personnes à leur charge.

Les autres propositions se rapportent à la répartition du fonds, dans le sens de la résolution. Je crois donc pouvoir assurer à mon honorable ami de Toronto-Nord que la résolution donne suite au rapport de la commission royale. Mon honorable ami s'est payé sa petite malice à l'égard de la Croix-Rouge américaine. La commission royale s'étant convaincue qu'un grand nombre de soldats canadiens qui faisaient partie des troupes expéditionnaires canadiennes se trouvent aux Etats-Unis a cru qu'il serait simplement juste et équitable de disposer d'une certaine partie de ces fonds en leur faveur et elle a proposé d'attribuer $50,000 à la Croix-Rouge américaine afin que les cas de détresse susceptible d'exister parmi eux soient secourus.

M. ROSS (Kingston): Les Etats-Unis ont-ils réciproqué?

L'hon. M. BELAND: Non.

M. ROSS (Kingston): Pourquoi pas?

L'hon. M. BELAND: J'ignore si les Etats-Unis ont un fonds de cantines à partager. Mon honorable ami le sait peut-être.

M. ROSS (Kingston): S'ils n'ont pas de fonds des cantines, ils devraient en avoir un.

L'hon. M. BELAND: S'ils ont un fonds des cantines, ils devraient, je crois, assigner une certaine somme à la Croix-Rouge canadienne pour le bénéfice des vétérans américains qui demeurent au Canada. Maintenant, mon honorable ami de Toronto-Nord m'a suggéré que l'on devrait obtenir l'opinion des vétérans de tout le pays sur l'emploi du fonds des cantines. Nous sommes tous de cet avis. Le précédent ministère, sous la direction de mon très honorable ami le leader de l'opposition (M. Meighen), adopta un décret du conseil, le 3 novembre 1921, créant un comité connu sous le nom de comité de distribution du fonds des cantines. Ce décret en conseil porte que l'on devra obtenir l'opinion de tous les vétérans du Canada sur l'utilisation de ce fonds. Ce comité publia une circulaire ou bulletin sous forme de questionnaire et, par l'entremise des bureaux de poste, des hôpitaux militaires et autres agences, on en distribua plus de 500,000 copies parmi les vétérans. Le nombre de bulletins reçus exprimant une opinion sur l'utilisation du fonds ne s'élevait qu'à 22,000 sur un total possible de 450,000 soldats au Canada; conséquemment, on décida que vu le nombre comparativement faible d'opinions émises, le Gouvernement ne serait pas justifié de prendre une décision. Ceci se passait peu après l'avènement du régime actuel; c'était en février 1922, je crois. Les membres de ce comité nommés par décret du conseil sous l'ancien gouvernement, me représentèrent que vu le fait qu'aucune opinion n'avait plus de 5,000 adhérents, il ne convenait pas d'aller de l'avant. Toute la question fut plus tard placée devant la commission royale qui pouvait facilement obtenir l'opinion de tous les vétérans du pays. C'est ce qu'elle a fait; elle a fait rapport et recommandé la répartition des fonds comme on l'a proposé l'an dernier et de nouveau cette année. L'honorable député (M. Church) qui est un de mes amis se déclare prêt à m'abandonner la question; il préfère que la répartition soit laissée entre les mains du ministre. Je le remercie de ses bonnes intentions, mais même si la Chambre était disposée à me confier le règlement de cette question, je refuserais, car c'est là une tâche des plus difficiles. La méthode adoptée devrait donner satisfaction au plus grand nombre bien que, je l'admets, il y aura des exceptions.

Pour ce qui est du conseil central d'administrateurs, puisqu'on a mentionné le nom de sir Arthur Currie au cours de la discussion cet après-midi, je suis bien prêt à lui demander d'accepter la présidence de ce bureau. Je suis prêt également à accepter la suggestion des organisations de vétérans, sans exception, quand au second membre du bureau. Pour ce qui est du troisième, je ne sais à qui m'adresser; mais je crois qu'on pourrait laisser cela entre les mains du ministre ou du Gouvernement. Sur ce point, je puis dire que nous n'avons entendu aucune plainte quant au personnel de la commission royale que j'ai nommée. Elle comprenait trois vétérans qui commandaient le respect et la confiance de tous les anciens soldats du Canada et, en l'occurrence, mon seul désir est de servir les intérêts bien compris des vétérans. Je suis aussi prêt à demander au bureau d'obtenir une expression d'opinion de la part des anciens soldats quant à la personne que l'on devrait mettre à la tête de ce service que l'on doit instituer. Ce n'est pas à moi de faire un choix, c'est à l'Association des vétérans de la grande guerre, aux vétérans de l'Armée et de la Marine, à l'Alliance des vétérans du Dominion, ou à l'Association des vétérans tuberculeux. Ce n'est pas à moi de faire un choix et je n'en ferai point. Tout ce que je me propose de faire c'est de demander à ce bureau de rembourser à la caisse des invalides les $15,000 que l'on a avancés sur cette caisse pour le maintien de ce bureau. Ce bureau a fonctionné sous l'Association des vétérans de la grande guerre—pendant quelque temps sous l'Alliance des vétérans du Dominion. Je ne suis pas absolument au courant du fonctionnement de ces deux associations. On prétend que l'Alliance des vétérans du Dominion représente toutes les associations; d'autres disent que non. Je sais que M. MacNeil a depuis le jour de mon retour d'outre-mer été chargé des intérêts des anciens soldats devant le comité parlementaire, s'est occupé de la préparation des mesures législatives et a représenté les vétérans dans toutes les circonstances où leurs intérêts étaient en jeu. Mais s'il n'est pas l'homme que l'on désire ce sera au bureau central, non à moi, ni à mes collègues, de décider.

Je déclare en toute sincérité qu'un bureau d'administration composé de trois membres sera nommé si le bill qui sera fondé sur cette résolution devient loi. En déduisant alors les $15,000 qu'il sera requis de rembourser, il pourra administrer le reliquat de cette somme, soit $85,000, de la manière qu'il jugera à propos. Nous avons passé plusieurs heures à discuter ce projet de résolution et je crois difficilement que l'ont ait soulevé des objections pouvant justifier une aussi longue discussion. Néanmoins, je suis bien aise que cette discussion ait eu lieu. Je demande maintenant au comité d'adopter le projet de résolution afin de le faire avancer d'une étape. Quand nous étudierons le projet de loi lui-même, j'aurai quelques amendements à proposer, je ne dis pas pour corriger certains défauts, mais plutôt pour apporter quelques modifications fondées sur les suggestions des honorables députés de la gauche.

M. MacLAREN: L'article I du projet de résolution traite du paiement des obligations contractées. J'imagine que cet argent est entre les mains du receveur général et je comprends difficilement qu'il puisse y avoir là des comptes en souffrance. Le ministre veut-il expliquer la nature de ces comptes?

L'hon. M. BELAND: Je me souviens d'avoir expliqué la chose l'an dernier quand ce projet de résolution fut soumis à la Chambre. Je n'ai pas les détails devant moi en ce moment, mais en résumé cela veut dire qu'il y a des comptes en souffrance et imputables sur ce fonds pour certains régiments qui ont été licenciés. Cette somme est mise de côté à la demande du ministre de la Défense nationale afin de pourvoir au paiement de toute facture qui pourrait être présentée contre le fonds. Mon honorable ami verra que le projet de loi dit que, quatre ans après le paiement de toutes les réclamations présentées, s'il reste une balance, cette dernière tombera dans le fonds général qui sera distribué aux différentes provinces. Nous n'avons rien à y voir.

L'hon. M. STEVENS: Mais n'aurait-on pu s'assurer de la chose l'an dernier? Mon honorable ami parle maintenant des conditions de l'an dernier, alors qu'on espérait l'adoption du projet de loi, mais celui-ci n'a pas été adopté. Une année s'est maintenant écoulée et l'on aurait certainement pu vérifier l'existence de comptes en souffrance dans l'espace d'un an.

L'hon. M. BELAND: Je ne saurais dire exactement, mais on m'informe que de petits comptes ont été payés même durant les derniers douze mois. Ce n'est qu'une mesure de prudence et ce n'est pas à ma demande ni à ma suggestion qu'elle est faite.

M. ROSS (Kingston): J'aimerais à dire quelques mots sur ce projet de résolution avant que le comité l'adopte. La situation semble s'être modifiée récemment. Il s'élevait beaucoup d'opposition chez les vétérans contre cette proposition du Gouvernement, mais cette opposition paraît évanouie depuis une

semaine. Quelques-uns de ces vétérans sont venus à Ottawa et, sans consulter les députés auxquels des télégrammes avaient été envoyés, ils ont consenti à cette proposition, nous dit le ministre. Les vétérans qui ont envoyé ces télégrammes auraient dû, ce me semble, conférer avec les députés qui les ont reçus, s'ils ont consenti à approuver la proposition du Gouvernement, comme le ministre le dit.

A quoi est due l'opposition faite à ce sujet? Quand on vit venir la fin de la guerre, ou peu de temps après, il fut entendu que le bien-être et les intérêts des soldats revenus du front ne seraient pas confiés à un département de l'administration. On aurait pu logiquement s'attendre que le département de la Milice fût chargé de ce soin, mais on proposa la création d'un département distinct composé de civils qui seraient bien disposés envers les vétérans. Cet organisme fut créé; il est devenu l'immense organisation que nous connaissons sous le nom de ministère du Rétablissement civil des soldats, dont le ministre est le chef, et il devrait avoir au moins quelque chose à dire au sujet de l'administration. Nous savons tous combien il est obligeant et bienveillant. Il suffit de l'approcher pour avoir la promesse que tout va bien s'arranger, mais il se heurte soudain contre un de ses fonctionnaires blindés de fer, il faiblit et voici que les vétérans sont oubliés. Il en résulte que le département qui était précisément censé avoir le plus de sympathie pour les soldats revenus de la guerre est devenu, pourrait-on dire, leur pire ennemi. Tous les députés de cette Chambre savent le peu de sympathie qu'ils rencontrent quand ils vont à ce département pour intercéder en faveur d'un vétéran. On n'y fait pas autre chose que de s'en tenir strictement à la lettre de la loi; de la sympathie, on ne connaît pas beaucoup cela là-bas. Le résultat est que le vétéran, au lieu de confier sa cause à ce département, le fuit, sentant que son seul salut est en dehors de ce département, qui devrait être son ami et lui être sympathique, et il confie sa cause à une organisation de ce genre.

Dans le passé, M. MacNeil, secrétaire de l'Association des vétérans de la Grande guerre, a combattu ce département par tous les moyens possibles jusqu'au point d'en être presque découragé, mais j'aimerais que le comité se rappelle que M. MacNeil n'a pas fait tout l'ouvrage. En plus du service dont il était chargé, on comptait les services s'occupant des amputés, des tuberculeux et des aveugles, chacune ayant une administration distincte qui pourvoyait aux besoins des hommes confiés à ces divers organismes. Je me demande si l'association se verra avec plaisir enlever ce travail. Le comité comprendra facilement qu'il faut quelques années d'expérience pour approfondir les problèmes techniques posés par les cas d'amputation, de tuberculose ou de cécité; je ne pense pas qu'un bureau unique puisse se charger de toute cette besogne, qu'il faut poursuivre. Je ne sais pas si l'on s'est entendu secrètement quant à la répartition de ce fonds. Mais il reste qu'il se manifeste de l'opposition. A mon avis, le Gouvernement devrait prendre la responsabilité dont il est question dans la résolution.

Je désapprouve cette résolution. Je suis peut-être seul de cet avis; je ne me suis entendu avec personne. A mon sens, le Gouvernement et le pays doivent prendre soin de l'ancien combattant, et nous ne pouvons rejeter cette responsabilité sur un organisme quelconque. Le Gouvernement et le pays doivent prendre soin de l'ancien combattant, quel que soit le Gouvernement qui détienne le pouvoir, et le soldat a droit à toute la sympathie qu'il mérite. Je me demande si le ministère n'a pas l'intention de se décharger sur un organisme étranger des devoirs qui lui incombent. Il existe actuellement le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, la commission des pensions et le bureau fédéral d'appel; on donne maintenant naissance à un nouvel organisme. Si les anciens combattants ont besoin d'un tel corps pour défendre leurs intérêts et présenter leurs réclamations au Gouvernement, celui-ci devrait, me semble-t-il, en acquitter le coût. Le Gouvernement prend $100,000 pour se débarrasser du soin de défendre les intérêts des soldats et pouvoir déclarer qu'il en a fini avec ces questions, puisque, à l'avenir, toutes les réclamations devront être présentées au nouveau bureau. La Chambre ne devrait pas oublier que le Gouvernement, le Parlement et le pays ont l'obligation de prendre soin des anciens combattants, malades ou invalides. Le Gouvernement ne devrait pas se décharger de sa responsabilité à cet égard en faisant nommer une commission. S'il est nécessaire que les anciens combattants s'adressent ailleurs qu'au ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, que le Gouvernement paie les frais du nouveau service, ou qu'il accorde des moyens plus faciles de traiter les réclamations, qu'il permette à l'ancien combattant de se faire entendre plus facilement du ministère. Si vous vous adressez au ministre au sujet d'une pension ou d'une autre question intéressant les soldats, il vous répondra qu'il ne peut rien faire, que la commission des pensions est absolument indépendante. Si vous vous adressez à cette commission, on vous dira que les médecins du ministère présentent des rapports sur les-

quels les commissaires doivent se guider. Les choses sont tellement mêlées et liées entre elles que le profane ne peut distinguer l'une de l'autre et je crois que les directeurs du service eux-mêmes ne savent pas quels médecins relèvent de la commission des pensions et ceux qui relèvent du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

De quoi s'occupera le bureau? Le rapport dit:

Il se pose, à ce propos, une variété de questions, comme celle des emplois du Gouvernement.

Ce Gouvernement ne veut pas se préoccuper du chômage; cette partie du rapport doit donc être mise de côté. Le Gouvernement ne veut accepter aucune responsabilité relativement au chômage.

L'hon. M. BELAND: Je crois que cette phrase a trait au service civil.

M. ROSS (Kingston): Je n'en vois pas la raison, puisqu'il est entendu qu'on accordera toujours la préférence à un ancien combattant candidat à un poste du service civil. N'est-ce pas vrai?

L'hon. M. BELAND: C'est vrai, mais je pense néanmoins que cette phrase faisait allusion au service civil.

M. ROSS (Kingston): Mais le Gouvernement ne respecte pas cette entente.

M. CHURCH: Il accorde la préférence aux anciens combattants quand il s'agit d'un emploi de terrassier.

L'hon. M. BELAND: Il se peut qu'un invalide ait besoin de quelqu'un pour exposer son cas à la commission du service civil. La phrase qu'a lue mon honorable ami se rapportait, si je ne me trompe, à la commission du service civil.

M. ROSS (Kingston): Mais l'honorable ministre n'en est pas sûr.

L'hon. M. BELAND: Je le pense.

M. ROSS (Kingston): Le ministre n'est pas sûr que les anciens combattants obtiennent la préférence à laquelle ils ont droit.

L'hon. M. BELAND: La phrase se rapporte à cela.

M. ROSS (Kingston): Le Gouvernement a le devoir de veiller sur ces hommes. Comme je l'ai déjà dit, l'ancien combattant est à la charge du Gouvernement et l'on doit en prendre soin. Le rapport traite ce sujet, dans le passage suivant:

Il se pose, à ce propos, une variété de questions, comme celle des emplois du Gouvernement, l'établissement agricole, la rééducation, le logement et en général, tout ce qui a trait à l'œuvre de reconstruction, qu'il faut juger plutôt d'après les mérites de l'individu que suivant les dispositions d'un règlement général. Il y a aussi, non seulement les décisions parlementaires concernant les pensions, mais aussi des amendements aux lois existantes.

[M. Ross (Kingston).]

Et ainsi de suite. Cela devient très difficile de prendre soin des aveugles et des tuberculeux. Je ne sais pas si le ministre est renseigné, au sujet de ce qui se fait pour s'occuper de ces gens, où s'il existe une entente, à ce propos, entre les trois ou quatre associations.

L'hon. M. BELAND: Je sais que la plupart des représentants des associations avec lesquelles j'ai des rapports favorisent cette mesure législative. Ils l'appuient du moment qu'ils savent qu'aucune association, en particulier, ne sera préférée à une autre quand il s'agit des emplois. L'idée que je me fais d'un bureau de placement c'est un endroit où le bureau central des administrateurs pourra conférer avec toutes les autres associations; et pour un bureau de ce genre il faut plus d'un homme. Je suis d'opinion qu'il en faut au moins de cinq à six. Et la conception que je me fais c'est un bureau, où toutes les associations auraient un représentant; de cette façon tout le monde serait représenté.

M. ROSS: Jusqu'ici, tout va bien, c'est peut-être de là que vient l'opposition dont le ministre a entendu parler par ceux qui sont venus le voir; mais en même temps, dès le début, on a fait entendre à ceux qui font de l'opposition, qu'on ne savait où prendre les fonds pour un tel bureau. Ils étaient d'opinion qu'il était nécessaire, car ils crurent le département du Rétablissement incapable de pourvoir à tous les besoins; on avait besoin de sympathie. Le ministre ne la leur a pas ménagée, mais c'est le plus loin que son département est allé. Ce n'était pas de sa faute; et les soldats ont cru à la nécessité de ce bureau, seulement il n'y avait pas d'autre fonds, dont on eût pu disposer à cette fin. Alors plutôt que de ne pas avoir de bureau ils ont dit: "C'est bien nous allons prendre ces $100,000"; mais si la Chambre est d'avis que le Gouvernement abandonne jusqu'au dernier sou cet argent aux soldats ayant combattu outre-mer, qui ont contribué à ce fonds des cantines, alors le Gouvernement, en sympathie avec eux, pourrait leur dire: "C'est bien nous allons voir à la création de ce bureau; au département du Rétablissement on n'a pas de sympathie pour vous; alors il y aura un bureau et nous fournirons le petite somme nécessaire". Quand on aura dépensé ces $100,000—et ce ne sera pas long, on a déjà distribué $15,000—qu'adviendra-t-il? Où les vétérans en seront-ils?

M. CHURCH: Ils iront au bureau de placement.

M. ROSS: Je voudrais bien fixer l'attention de la Chambre sur ce point. Cela m'a l'air comme si le Gouvernement disait: "Nous allons vous organiser; quant à ce qui s'ensuivra, cela nous importe peu". Quand on aura dépensé les $100,000 il restera toujours à s'occuper de la situation des anciens combattants; à moins qu'il n'existe un service plus sympathique que ne l'est actuellement le département. Un bureau deviendra nécessaire. Ce que le Gouvernement aurait de mieux à faire, selon moi, vu que le département ne manifeste aucune sympathie, ce serait de dire: "Nous allons créer ce bureau et nous fournirons le somme modique nécessaire à son ministère." Quand vous pourrez trouver dans le pays trois hommes en vue disposés à accomplir cette tâche sans émoluments, il me semble que le Gouvernement devrait consentir à acquitter les dépenses d'administration. Voilà pourquoi je m'oppose à ce projet de $100,000. D'abord le Gouvernement n'a pas le droit de les appliquer à une organisation de ce genre. Les soldats n'ayant plus la sympathie du département de Rétablissement le Gouvernement devrait donner son appui à cette proposition. En votant ces $100,000 vous n'assurez pas la création de ce bureau. Ce bureau devra se maintenir tant qu'il y aura des soldats invalides dans le pays: ce sera pour longtemps encore.

L'hon. M. MANION: J'imagine qu'il reste beaucoup à dire au sujet de cette résolution avait de faire rapport. Le ministre doit se souvenir que le premier jour du débat on s'est entendu au sujet de la caisse des invalides; tandis que cet après-midi et ce soir nous nous sommes exclusivement occupés des administrateurs. Mais il est un autre point que j'ai signalé à l'attention du ministre; et nous n'avons pas encore eu son opinion. Je lui sais gré de ce qu'il nous a dit des administrateurs. Il s'est certes montré disposé, et j'espère sincèrement qu'il agira en conséquence, à faire son profit de la proposition judicieuse offerte par notre groupe de la députation pour ce qui est de tâcher de faire nommer les administrateurs de façon qu'ils soient au-dessus des partis et ainsi de suite, et ne s'érigent pas en bureau politique. J'ai été heureux de lui entendre dire que sir Arthur Currie pourrait être le président, parce que tel est, à mon avis, le désir de tous ceux qui s'intéressent à ce fonds. Je pense que la proposition de l'honorable député de Burrard (M. Clark) au sujet du choix d'un deuxième administrateur est excellente aussi; il s'agit de faire nommer un deuxième administrateur par l'Alliance des vétérans du Dominion, ce corps étant constitué par presque toutes les diverses associations militaires de ce pays.

M. CARROLL: Cette Alliance des vétérans du Dominion dont il a été question remplit, si je comprends bien, les fonctions que remplira ce bureau quand il sera constitué. On désire peut-être que le même corps exécute ce travail. Pourquoi demander à cette association de désigner un membre du bureau qui s'occupera de ces cas et veillera sur les intérêts des anciens soldats?

L'hon. M. MANION: L'Alliance des vétérans du Dominion se compose, je crois comprendre—et c'est exact, je pense—non seulement de l'Association des vétérans de la Grande guerre mais aussi de toutes les autres associations canadiennes de vétérans. C'est une espèce de combinaison des sociétés des vétérans de la Grande guerre, de la Grande armée des vétérans unis et de toutes les autres associations. Je pense qu'il serait à propos de faire entrer tous les vétérans du pays dans cette union. Le fonds des cantines intéresse non seulement les vétérans de la Grande guerre mais aussi tous les vétérans canadiens. J'ai pris la peine l'autre jour d'examiner le nombre des membres de cette association. D'après les chiffres que j'ai pu obtenir, et franchement je les ai eus de l'Association des vétérans de la Grande guerre, il y a environ 215,000 ou 220,000 anciens soldats dans les diverses associations du pays, ce qui laisse quelque 200,000 anciens soldats en dehors de toute association. Le fonds des cantines intéresse autant ces derniers que les membres des associations, comme en conviendra mon honorable ami, j'en suis sûr. Les chiffres qu'on m'a communiqués, l'autre jour, et dont je tiens une copie à la main, sont les suivants:

Vétérans de l'armée et de la marine	60,000
Grande Armée des Vétérans unis	600
Association des Vétérans tuberculeux	5,000
Les Vétérans amputés	3,000
La Légion canadienne	600
L'Association des Vétérans de la Grande guerre	150,000
Vétérans de l'armée impériale	4,000

D'après ces chiffres, 100,000 anciens soldats ont émigré aux Etats-Unis, mais le fonds des cantines intéresse même ceux-là. Ce que je cherche à établir, c'est que les divers soldats, dans la mesure où nous pouvons les rejoindre, devraient avoir leur mot à dire au sujet de la nomination de ces administrateurs. Nous ne pouvons demander aux 100,000 soldats qui sont allés aux Etats-Unis de participer au vote, mais nous pouvons faire appel aux associations organisées de vétérans au Canada, et la proposition de l'honorable député de Burrard (M. Clark), c'est qu'après la nomination de sir

Arthur Currie, s'il accepte, l'Association des vétérans du Dominion, qui englobe les diverses associations de vétérans du Canada, choisisse le deuxième administrateur.

M. HARRIS: J'ai reçu ce télégramme:

Le Gouvernement devrait respecter l'intégrité du fonds des cantines et de l'intérêt sur ce fonds. L'Association des vétérans de la Grande guerre de l'Ontario ne reconnaît pas actuellement l'Alliance des vétérans du Dominion. De fait, elle est aujourd'hui une association organisée seulement sur le papier et dont les chefs recherchent leur propre gloire et des avantages personnels. Veuillez transmettre ce renseignement à vos collègues de Toronto.

L'honorable député pourra peut-être nous révéler qui sont ces gens.

L'hon. M. MANION: Je suis heureux que mon honorable ami cherche à m'être si utile. Je ne suis pas lié à l'idée de faire effectuer la nomination par l'Alliance des vétérans du Dominion. La seule raison pour laquelle j'ai fait cette proposition, c'est que jusqu'à ces derniers temps elle était supposée être une organisation constituée par l'union des administrateurs de toutes les différentes associations. Le télégramme reçu par mon honorable ami est peut-être conforme aux faits et il se peut que l'Alliance des vétérans du Dominion ne soit pas ce que l'on dit. S'il en est ainsi et s'il y a de l'opposition, on devrait demander à l'Association des vétérans de la Grande guerre et aux autres associations que j'ai mentionnées de convoquer leurs exécutifs et de choisir un titulaire. Je ne connais pas l'Alliance des vétérans du Dominion et je puis me tromper. Après le choix du deuxième administrateur, l'honorable député de Burrard est d'avis que le troisième soit désigné par les deux autres. Il m'a fait plaisir de voir que le ministre paraît souscrire au moins à cette idée, si on peut la réaliser, et je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas réalisable.

L'honorable député de Cap-Breton-Sud et de Richmond (M. Carroll) a demandé pourquoi l'on demanderait à d'autres associations d'aider à choisir un administrateur qui interviendrait simplement dans le travail du bureau de réclamations actuel, entièrement dirigé par l'Association des vétérans de la Grande guerre. Je n'ai pas l'intention de proposer qu'on impose des restrictions aux administrateurs en matière de nomination. La composition du bureau des réclamations devrait être laissée à la discrétion des syndics. Je n'entends pas par là suggérer qu'on inscrive dans la loi une disposition autorisant les syndics à nommer un tel ou un tel pour diriger le bureau. Toute l'affaire est entre leurs mains. Si après étude de la question les trois syndics décident d'utiliser le bureau des réclamations qui existe actuellement, je n'ai rien à dire, et je n'ai pas non plus de reproche à faire au bureau des réclamations. Quels que soient ceux qui seront désignés, ils estimeront qu'on les a chargés d'une mission de confiance, et ils s'en acquitteront gratuitement comme nous le faisons ici, pour être utiles aux anciens combattants. Je reconnais que le ministre a été bien inspiré dans le choix des syndics. La proposition qu'il a faite est certainement louable et c'est celle qu'il devait faire.

Je reviens à la question que j'ai déjà soulevée aujourd'hui, c'est-à-dire l'utilisation de la somme de $100,000 pris sur le fonds des cantines pour les besoins du bureau des réclamations au cours des trois ou quatre prochaines années. J'avoue que la question a été déjà discutée ce soir; mais comme j'étais occupé à dépouiller mon courrier et je n'ai pas compris les explications qu'on a données. Le ministre sera-t-il assez bon d'expliquer encore une fois l'emploi auquel est destinée la somme de $20,000 prévue dans l'article 1er.

L'hon. M. BELAND: Cette somme est mise à part à la demande du département de la Défense pour le règlement de certaines réclamations qui pourraient être présentées au receveurs général, réclamations dont le payement devra être débitées au compte des cantines.

L'hon. M. MANION: Réclamations de qui?

L'hon. M. BELAND: De la part de quelques unités qui ont été dissoutes. Je ne suis pas en mesure d'expliquer la chose par le menu. A ce sujet, j'ai dit l'année dernière:

Le département de la Défense nationale a de temps à autre soumis certains petits comptes au département des Finances. Je ne suis pas en état de dire quels sont ces comptes exactement; je crois, cependant, qu'ils venaient des syndics d'anciens régiments. Quoi qu'il en soit ces comptes doivent être certifiés par le ministère de la Défense nationale et approuvée par le ministère des Finances. En 1923 même le département des Finances a déboursé $2,000 pour le règlement de comptes de cette nature. La commission suggère que $20,000 soient réservés à cette fin; sans doute, toute balance des $20,000 qui restera après un certain temps sera distribuée en conformaité de l'échelle établie.

Il y a dans le bill—non pas dans la résolution—une disposition ainsi conçue:

La somme de $20,000 sera retenue par le Receveur général pour payer tout compte ou réclamation concernant les unités, dont les fonds se trouvent à la caisse des cantines; toutefois, si à la date du premier juillet 1919, une partie de ces fonds se trouve disponible elle sera appliquée conformément aux termes du paragraphe (e) de cet article.

M. BLACK (Yukon): J'ai été heureux, lors d'une séance antérieure, d'entendre dire au ministre qu'il avait changé d'opinion au sujet de la part qui doit appartenir aux combattants demeurant au Yukon dans le fonds des cantines. Le ministre a répété à plusieurs

reprises aujourd'hui et auparavant que le bill de l'année dernière avait été voté sans opposition. Il a dit que les dispositions de la loi satisfaisaient tout le monde. Je n'ai peut-être pas protesté assez énergiquement, mais je suis sûr de l'avoir fait. Je ne veux pas qu'on laisse croire aux amis que je possède dans les rangs des anciens combattants, tant au Yukon qu'ailleurs, que j'ai laissé adopter cette loi-là sans faire entendre aucune protestation. Je ne veux point non plus permettre à la résolution en discussion de passer sans réclamations de ma part. En me reportant au compte rendu des débats je me souviens que je me suis prononcé fort nettement. Voici ce que j'ai dit le 14 de juillet:

M. Black: (Yukon): Pourquoi a-t-on réuni l'allocation de la Colombie-Anglaise et celle du Yukon? Cette allocation n'est pas faite conformément aux districts militaires, et la proportion qui devrait être allouée pour le Yukon pourrait être calculée de manière aussi précise que celle des autres provinces. Ce sera un montant moins élevé, mais pourquoi le réunir à celui de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. Béland: C'est ce qu'a recommandé la commission royale.

M. Black: Et c'est ce contre quoi je proteste. Je propose que l'on s'assure de la proportion exacte allouée au Yukon, afin qu'elle soit attribuée par un comité local séparé et distinct de celui de la Colombie-Anglaise. Serait-ce possible de le faire? Je ne vois pas pourquoi l'on unirait le Yukon à la Colombie-Anglaise pour ces fins, pas plus que l'on devrait unir le Yukon à l'île du Prince-Edouard.

C'est une protestation formelle, mais on n'en a pas tenu aucun compte. Le 16 de juillet je protestais de nouveau. Depuis, j'ai échangé des lettres avec le colonel Ralston, qui enquêta sur la question, et j'ai découvert en relisant ma correspondance comment a été faite la distribution des fonds. J'ai tenté d'obtenir ces renseignements du ministre, au cours de la dernière session; je n'ai pas réussi toutefois, je dois l'avouer. Après avoir obtenu les renseignements voulus de la part du colonel Ralston, je constate cependant que le calcul est très simple en ce qui regarde le Yukon. Dans une lettre qu'il m'a écrite, le 22 novembre dernier, le colonel Ralston dit:

Le pourcentage total que notre rapport attribue à la Colombie-Anglaise et au territoire du Yukon en ce qui regarde la répartition de ce fonds est de 10.286. Or, si nous divisons ce pourcentage dans la même proportion que l'enrôlement dans la Colombie-Anglaise et le Yukon (c'est-à-dire dans la proportion de 51.430 à 2.327) cela nous donne 9.841 pour la Colombie-Anglaise et .445 p. 100 pour le Yukon.

Je remarque que les pourcentages mentionnés dans la résolution en discussion diffèrent de ceux du bill de l'année dernière et il y a peut-être plusieurs bonnes raisons pour cela. Quoiqu'il en soit, les pourcentages accusent un écart. Les pourcentages fixés par le bill et le rapport Ralston n'étaient apparemment pas exacts, car, autrement, on ne les aurait pas modifiés cette année. Et si nous adoptons comme base les pourcentages de cette année, les calculs différeront quelque peu pour ce qui est du Yukon. Le pourcentage alloué à la Colombie-Anglaise et au Yukon cette année, s'élève à 11.213 p. 100 au lieu de 10.286 p. 100. Or, si nous établissons notre calcul sur cette base, le Yukon touchera un pourcentage de .503 p. 100, soit environ $11,000 en espèces.

Après avoir obtenu les renseignements désirés du colonel Ralston, j'ai correspondu avec les officiers de la succursale de Dawson de l'Association des vétérans de la Grande guerre; je leur ai soumis toute l'affaire et j'ai demandé leur avis. Voici une lettre que m'a adressée le secrétaire-trésorier de l'association:

Cher monsieur,—La succursale de Dawson de l'Association des vétérans de la Grande guerre m'a donné instruction de vous remercier pour la communication que vous lui avez adressée au sujet des fonds des cantines.

Les copies ci-incluses d'une résolution adoptée à une nombreuse réunion des membres de la succursale et d'un bon nombre d'autres anciens soldats reflète l'opinion unanime et énergique de tous ceux qui étaient présents.

De plus, la question a été discutée avec un certain nombre de citoyens en vue, y compris M. Percy Reid, le commissaire suppléant de l'or, et tous, semble-t-il, partagent notre avis.

Voici maintenant la résolution adoptée par l'Association des vétérans de la Grande guerre:

Cette association exprime l'avis, qu'en dépit de la situation désavantageuse dans laquelle se trouve le Yukon du fait que, pour calculer la part du fonds des cantines qui lui revient, on ne tient pas compte du pourcentage ni des congés ni des pensions, cette assemblée néanmoins en vue d'arriver à une solution pratique et prompte de la difficulté, accepte le chiffre de .445 p. 100 de la somme globale fixé par M. Ralston, président de la commission royale sur les pensions et le rétablissement civil, dans les lettres qu'il a écrites au capitaine George Black, représentant du territoire du Yukon au parlement fédéral; ledit pourcentage étant basé exclusivement sur les chiffres de l'enrôlement et s'élevant à la somme de $10,242. Nous sommes disposés à considérer ce montant satisfaisant dans les circonstances.

L'Association exprime, en outre, l'avis que, étant donné la situation isolée du territoire du Yukon, le défaut de communications convenables durant la plus grande partie de l'année et l'impossibilité absolue qu'un comité siégeant à 2,000 milles d'ici soit en mesure de régler la situation locale d'une façon sympathique et intelligente, cette assemblée est d'avis qu'il est dans l'intérêt des habitants du Yukon ayant droit au partage du fonds des cantines que la part de .445 p. 100 au pro rata qui leur revient soit administrée par un comité local, et que le commissaire de l'or et le capitaine George Black, représentant du territoire au parlement fédéral, soient priés de lui fournir toute l'assistance voulue afin d'atteindre le but visé.

Cette résolution est signée par le président et le secrétaire de l'association. Le 24 février dernier, j'ai adressé au ministre une lettre accompagnée d'une copie de ladite résolution. Je n'occuperai pas inutilement le temps de la Chambre avec la lecture de cette commu-

nication; mais j'aimerais à la faire consigner dans les colonnes du hansard afin d'établir clairement mon attitude en toute cette affaire.

La lettre en question est datée d'Ottawa, le 24 février et elle est adressée au ministre du Rétablissement civil des soldats.

Voici le texte de la lettre de M. Black au ministre:

L'hon. H. S. BÉLAND,
Ministre du Rétablissement civil des soldats,
Ottawa.

Cher monsieur,

Depuis la dernière session, j'ai étudié sérieusement le problème de disposer le plus avantageusement de la part qui revient au Yukon dans les fonds des cantines. De plus, j'ai correspondu à ce sujet avec l'Association des vétérans de la Grande guerre du Yukon, ainsi qu'avec le colonel Ralston, président de la commission royale des pensions et du Rétablissement civil des soldats, sur les recommandations duquel, si j'ai bien compris, fut préparé le projet de loi de l'année dernière.

D'après les calculs que l'on a faits pour fixer les sommes à attribuer aux différentes provinces, il appert que le Yukon a droit à un pourcentage de .445 de la somme globale, ce qui représente à l'heure actuelle un montant de $10,242; ce pourcentage est basé exclusivement sur les chiffres de l'enrôlement sans tenir compte ni des pensions ni des congés.

Vous trouverez ci-inclus copie d'une résolution adoptée à une réunion très représentative de l'Association des vétérans de la Grande guerre et autres anciens soldats, tenue à Dawson, le 14 janvier 1925, déclarant qu'il serait plus satisfaisant que la part de ce fonds revenant au Yukon soit administrée par un comité local au lieu de l'être en commun avec celle de la Colombie-Anglaise. J'approuve absolument cette résolution et je soumets respectueusement qu'advenant le cas où un bill serait proposé, au cours de la présente session, afin de disposer du fonds des cantines, il devrait contenir une disposition pour que la part du Yukon soit administrée par un comité local nommé par le Gouvernement. Je suggère de plus que le comité se compose du commissaire de l'or du Yukon, qui est le principal représentant du Gouvernement dans le territoire, ainsi que du président et du secrétaire de l'Association des vétérans de la Grande guerre du Yukon. Ces messieurs ont toujours été et continueront d'être à mon avis des citoyens en vue. Le président actuel de l'Association des vétérans, M. D. C. Thomson, M.C., est gérant de la banque Canadienne du Commerce à Dawson, tandis que le secrétaire M. C. S. McKim, est un fonctionnaire de l'Etat.

J'espère que M. Ralston appuiera cette recommandation.

J'ai été fort désappointé de recevoir la réponse suivante du ministre, le 27 février:

Mon cher capitaine Black,

J'accuse réception de votre lettre du 24 courant relativement à la part qui revient au Yukon dans le partage du fonds des cantines.

Le changement suggéré entraînerait la nécessité d'une nouvelle base de calcul pour tout le pays, et même les autres provinces pourraient se plaindre d'injustice à leur égard vu qu'il faudrait se servir d'une base différente pour calculer la part du Yukon.

Il est difficile de voir comment cela peut être justifié.

Comme je l'ai dit au début, je suis heureux de constater que le ministre ait changé d'opinion et ait dit à la Chambre que, si le comité y est favorable, il permettra une modification du bill de façon que la part du Yukon soit placée entre les mains d'un comité local. Je soumettrai donc l'amendement suivant à l'étude du ministre:

Que la résolution soit modifiée par l'addition après le mot "provinces" dans le quatrième paragraphe, des mots "et le territoire" et la substitution du mot "dix" au mot "neuf" dans le même paragraphe; que la proportion de la Colombie-Anglaise soit de 10,710 et celle du Yukon de 5,503 au lieu des proportions maintenant spécifiées dans la résolution et que le nouveau paragraphe suivant soit ajouté:

(5) (a) L'allocation du Yukon à être payée à un bureau d'administrateurs composé du commissaire de l'or du Yukon et du président et du secrétaire de la succursale de Dawson de l'Association des vétérans de la Grande guerre, nommés sans émoluments, avec pouvoir de recevoir et de détenir l'allocation provinciale et de pressentir le vœu des intéressés qui habitent la province, au sujet de la répartition des allocations susdites, de déterminer le but auquel l'allocation sera attribuée, d'administrer le fonds dans ce but ou d'en confier l'administration à des tiers,. Les frais de la fiducie seront à charge de l'allocation.

Je suis passablement sûr que les frais imputables à l'allocation ne se monteront pas à grand'chose. Les chiffres sont basés sur les renseignements que j'ai reçus du colonel Ralston, président de la commission Ralston, donnant la méthode de calculer ces pourcentages et de les modifier conformément aux chiffres maintenant fournis par la résolution et qui, comme je l'ai déjà fait observer, diffèrent des pourcentages donnés dans le projet de loi de l'an dernier. Les autres clauses de la résolution...

L'hon. M. BELAND: Avant que mon honorable ami aille plus loin, veut-il m'expliquer comment il obtient ce pourcentage de 5,503 pour le Yukon?

M. BLACK (Yukon): En prenant la proportion des enrôlements, sans tenir compte du pourcentage des libérations ou des pensions.

L'hon. M. BELAND: Pourquoi pas?

M. BLACK (Yukon): En omettant ces pourcentages, le Yukon se trouve à y perdre, mais même dans des circonstances les intéressés préfèrent cela afin d'avoir leur part séparément. Les pourcentages des congés et des pensions sont laissés de côté parce qu'il n'y a presque pas eu de soldats licenciés au Yukon, et que la proportion des pensions est minime, tellement qu'il ne faut pas en tenir compte. Les autres provinces jouissent de l'avantage des trois chefs de calculs; le Yukon n'en veut qu'un, celui des enrôlements, et, comme le président de la commission Ralston base son pourcentage là-dessus, c'est-à-dire, comme les enrôlements de la Colombie-Anglaise sont de 51,430 comparativement à 2,327 au Yukon, ainsi est ce pourcentage...

L'hon. M. BELAND: En ce qui concerne les enrôlements?

M. BLACK (Yukon): Oui.

L'hon. M. BELAND: Comment faites-vous vos calculs touchant les soldats licenciés?

M. BLACK (Yukon): Je laisse de côté complètement les soldats licenciés et les pensions.

L'hon. M. BELAND: Pourquoi?

M. BLACK (Yukon): Parce que je ne pense pas qu'il y ait eu aucune décharge au Yukon et que le pourcentage des pensions est si petit qu'il est inutile de nous en occuper.

L'hon. M. BELAND: Ne pourrions-nous pas prendre la même proportion entre les congés de libération qu'entre les enrôlements de la Colombie-Anglaise et du Yukon?

M. BLACK (Yukon): Je pense que ce serait une base équitable de calcul et j'y serais favorable. En ce qui concerne les autres clauses de la résolution et les articles du bill de l'an dernier, ils n'ont pas été adoptés sans protestations, de ma part du moins. Après que la Chambre eût passé en revue la magnifique travail des associations des vétérans, j'ai dit:

Puisque la besogne s'est si bien accomplie jusqu'à présent, pourquoi créer un autre corps?

C'était au sujet du bureau projeté de réglementation.

Les efforts que les soldats rapatriés ont tenté dans leur propre intérêt, ainsi que le travail du ministère du Rétablissement, devraient suffire; mais s'il faut un autre bureau, je soutiens que les frais ne devraient pas être soldés sur les $100,000 des fonds de cantine. C'est à l'Etat de leur payer avec les fonds publics. De fait, toute cette somme de $2,296,936.06 appartient maintenant aux anciens combattants, et l'Etat n'en est que le dépositaire. Elle n'appartient ni à l'administration ni au publics, mais aux soldats démobilisés qui, pendant leur séjour en Europe, ont tenu une cantine dont ils ont retiré des bénéfices; il s'agit donc de leur argent. Je soutiens qu'il ne faut pas employer à cette fin les $100,000 ni une autre somme. Au dire du ministre lui-même, le bureau n'est pas nécessaire, vu que l'intérêt des soldats est bien protégé par le ministère et par les intéressés.

Je fais cette citation pour montrer que le ministre n'a pas eu tout à fait raison de prétendre que la loi avait été adoptée sans protestation; ce soir encore certains honorables collègues ont fait lecture d'autres protestations formulées par des associations d'anciens combattants. Sans manquer d'égard au ministre je dois dire qu'à mon avis il n'a pas été tout à fait franc ni avec la Chambre ni avec le comité à propos de cette question.

L'hon. M. BELAND: Puis-je demander en quoi j'ai manqué?

M. BLACK (Yukon): Sauf tout le respect que je dois au ministre, dis-je, je crois qu'au début il a voulu nous faire croire qu'on n'avait pas effectué, et qu'on ne projetait aucun payement à l'Alliance des vétérans du Dominion sur le fonds des cantines. On lui demanda le 26 et le 27 février et encore le 5 mars si le conseil avait adopté un décret allouant une part de ces fonds à l'Alliance des vétérans du Dominion; et chaque fois la réponse fut négative.

L'hon. M. BELAND: Elle était strictement vraie.

M. BLACK (Yukon): Oui, selon la lettre peut-être, mais non selon l'intention. Le ministre n'a reconnu l'existence du décret que lorsqu'un honorable député en a produit une copie en Chambre où il en a fait lecture. Personne ne peut lire ce décret du conseil sans comprendre que $15,000, peut-être $25,000, ont déjà été déboursés par anticipation sur ces $100,000; et à ce qu'il paraît le ministre a l'intention bien arrêtée de faire rembourser ces $15 000 ou $25,000, selon le cas, à la caisse des Invalides par les administrateurs qui seront nommés.

L'hon. M. BELAND: S'ils jugent que ces débours effectués pour le compte du bureau ne l'ont pas été comme il faut ou n'auraient pas dû l'être ils peuvent refuser de rembourser la caisse des Invalides; alors la caisse des Invalides se trouverait avoir contribué d'une façon non légitimée à l'entretien du bureau pendant un an et demi ou deux ans.

M. BLACK (Yukon): Je crois que le ministre connaîtra assez bien ses administrateurs avant de les nommer; cette nomination se fera peut-être attendre très longtemps si les candidats ne sont pas disposés à se conformer à la volonté du ministre. En fait le décret du Conseil était adopté depuis des mois avant qu'un honorable député adresse au ministre en Chambre une question à ce sujet. Le Conseil adopta ledit décret et on utilisa $25,000 des fonds de la caisse des Invalides.

L'hon. M. BELAND: Non pas; $15,000.

M. BLACK (Yukon): Je prétends qu'on est en droit de supposer d'après le décret qu'on a produit,—enfin,—que ces administrateurs auront à vrai dire ordre de rembourser ce montant à la caisse des Invalides sur les fonds de cantine. Voilà les paroles du ministre, voire le texte même du décret ministériel:

...et il propose que les administrateurs qui pourront être nommés après l'adoption du bill concernant les fonds de cantine à la prochaine session du parlement soient priés de remettre à la caisse des Invalides la somme de $15,000 à même les fonds confiés auxdits administrateurs sous l'empire dudit bill.

Voilà. Pour dire le moins on laisse entendre assez clairement, d'avance, aux administrateurs ce qu'on attend d'eux. L'examen du texte du décret ne m'apprend pas d'une manière certaine si le montant avancé était de $15,000 ou de $25,000. On y fait mention de deux montants de $10,000 et d'un de $5,000.

L'hon. M. BELAND: J'ai dit à l'honorable député que le montant était $15,000; je voudrais qu'il acceptât ma parole.

M. BLACK (Yukon): Je n'avais pas compris; la parole du ministre est plus claire que le texte du décret.

L'hon. M. BELAND: Je conviens qu'il n'est peut-être pas assez précis.

M. BLACK (Yukon): J'affirme comme je l'ai fait à la dernière session, que ce service, ce bureau des réclamations, tel qu'il est projeté n'est pas nécessaire; de toute façon, qu'il ne devrait pas l'être. Le département du Rétablissement civil des soldats est, en fin de compte, un service, un bureau des réclamations. C'est un service pour les soldats; du moins devrait-il l'être. Sinon, qu'est-ce qu'il est au juste? Quel est son objet? L'administration centrale du pays n'en a pas besoin. Nous avions des départements en quantité suffisante,—il est même possible qu'ils soient trop nombreux,—avant qu'on se soit avisé de créer le département du Rétablissement civil des soldats, et ce ministère a été établi simplement parce que ce genre de services était nécessaire à l'intention des anciens combattants. Si le département n'est pas un bureau des réclamations, un service pour les soldats,—eh bien, que fait le ministre? Pourquoi reste-t-il en fonctions si tel n'est pas l'objet de son département? Et pourquoi ce personnel nombreux, coûteux, si ce ministère ne constitue pas un service à l'intention des anciens combattants? A mon sens c'est un aveu d'incompétence de la part du département et de la part du ministre qui en a la direction de dire qu'il faut un intermédiaire entre le ministère et les anciens soldats.

Les vétérans ne devraient pas avoir besoin de conseillers spéciaux; ce sont les fonctionnaires du ministère qui devraient servir de conseillers à ceux avec qui ils ont affaire.

L'hon. M. BELAND: L'honorable député tombe dans la discussion politique.

M. BLACK (Yukon): Je ne sais pas trop si les membres du Gouvernement ont toujours dédaigné d'introduire la politique dans les questions relatives aux vétérans. Les amis de son parti ont fait ce qu'ils ont pu pendant les élections partielles pour soulever les vétérans contre le parti conservateur, de la façon dont ils ont raconté l'accueil fait au projet de pensions, l'an dernier. Qu'on me permette dès maintenant de rafraîchir la mémoire de nos honorables collègues en leur citant cette phrase du décret du conseil:

Cette proposition ayant été présentée dans les derniers jours de la session, ne put devenir loi.

Voilà une admission bien claire qui diffère totalement des raisons données pendant les élections, l'automne dernier, concernant le rejet du projet de loi. Comme je l'ai dit, on a fait tout ce qu'on a pu pour indisposer les vétérans contre le parti conservateur, en disant, comme le faisaient les agents du Gouvernement, que le projet de loi n'avait pas été adopté à cause de l'opposition de la majorité conservatrice au Sénat. Pourtant, si nous nous rappelons ce que les deux partis ont respectivement fait pour les soldats, on doit savoir que ceux-ci avant et après leur retour ont été tout aussi bien traités par le parti conservateur que par le parti libéral. Si l'on veut se lancer dans une discussion politique à, ce sujet, je suis tout prêt à y prendre part.

On a eu et on a encore constamment des plaintes de vétérans d'un bout à l'autre du pays au sujet de l'attitude de la Commission des pensions et du département du Rétablissement civil des soldats. Or cette attitude est celle que leur dicte le ministre; les commissaires des pensions, comme tous les autres fonctionnaires, prennent leurs ordres du ministre. Si l'attitude de cette commission ne plaisait pas au ministre, elle changerait vite. Je dis que si l'on a besoin d'un bureau de réclamations, le public n'a qu'à en supporter les frais. On parlait beaucoup de la gratitude du public envers les combattants, quand ceux-ci étaient outre-mer; aussi je ne pense pas que la grande majorité des civils, des contribuables s'oppose à verser $100,000, si cette somme est nécessaire pour donner aux anciens combattants l'avantage de conseillers spéciaux ici à Ottawa, car c'est bien à cela qu'on entend affecter cette somme de $100,000. D'autre part, s'il doit y avoir un bureau d'assistance et de réclamations comme le dit la résolution, aux frais du fonds de cantine, plaçons ce fonds entre les mains d'administrateurs indépendants, non pas des administrateurs qui recevront leurs ordres du ministre, tout justes et tout à propos que soient ces ordres. Il faut que les administrateurs soient absolument libres, qu'ils ne soient embarrassés en rien. Comme je l'ai déjà fait remarquer, ce décret du conseil indique parfaitement qu'on leur donnera des ordres, ou sinon des ordres, du moins des instructions. Pour com-

mencer, on va leur conseiller comment dépenser $15,000. Nous ne voulons pas de ce genre d'administrateurs. Avec tout le respect que j'ai pour mes collègues de la Chambre et pour les officiers des troupes permanentes ou du corps expéditionnaire, je ferai remarquer que le Gouvernement ferait bien, en désignant ces administrateurs, de ne pas choisir que des généraux. En effet, je n'ai entendu suggérer aujourd'hui que des noms de généraux. J'ai beaucoup de respect pour ces officiers, pour leur grade et pour leurs services; mais je dois dire qu'on trouve aujourd'hui parmi les civils des hommes qui n'ont jamais porté l'uniforme, qui n'ont pamais eu le grade d'officier et qui pourtant jouissent de l'estime des citoyens de leur localité, ont de nombreuses relations et qui seraient tout désignés pour faire partie de ce comité d'administrateurs.

L'hon. M. MANION: Puis-je poser à mon honorable collègue une question à titre de renseignement? Je n'ai entendu mentionner qu'un seul nom de général, celui de sir Arthur Currie. Y en a-t-il d'autres?

M. BLACK (Yukon): Au moins trois. Je préfère ne pas répéter leurs noms; vous les trouverez dans le compte rendu de la séance, demain. Je dis donc qu'il est préférable de confier cette somme de $100,000 au ministre et le laisser lui et son Gouvernement prendre la responsabilité de l'administration de ce fonds, plutôt que de la rejeter sur des administrateurs qui ne seront pas absolument indépendants.

Si le ministre est obligé d'employer cette somme de $100,000, et je suppose qu'il l'est, pour instituer le bureau en question, alors qu'il fasse en sorte dans le projet de loi d'empêcher qu'on ne l'éparpille. Qu'on rédige le bill de telle manière qu'on ne commence pas par faire main basse sur ces $15,000. Cette somme ne doit pas être transportée du fonds des cantines à la caisse d'invalidité. Quand cette résolution a été discutée la dernière fois, les députés de la droite nous ont dit ici, avec beaucoup d'emphase, qu'il était tout à fait convenable de prélever $15,000 sur le fonds des invalidés pour employer cette somme comme on s'en est servi. Si c'est vrai, n'en parlons plus et biffons cette dette. Il n'y a aucune raison de la prendre sur le fonds de cantines et c'est une chose que le projet de loi devrait empêcher. Je placerais les $100,000 de manière que leurs revenus puissent payer indéfiniment l'entretien du bureau. Je ne vois pas la nécessité d'établir un bureau bien compliqué ou un service d'agence dans la capitale? Un agent habile devrait suffire; ces $100,000 devraient rapporter $5,000 d'intérêt et vous pourriez trouver un bon agent à ce traitement. En réalité, un grand nombre des cas pourraient se régler sans l'intervention de l'agence. Seuls les cas contestés seraient entendus par le bureau. Dans tout le pays, d'un océan à l'autre, nous avons un corps d'avocats de soldats qui sont, je pense, payés au mois et qui pourraient faire quelque chose pour les soldats en retour de leur rémunération. Ce bureau ne devrait avoir à régler que les cas tout à fait exceptionnels et un agent d'intelligence ordinaire suffirait pour diriger les affaires avec l'aide du ministre et de son personnel.

Par conséquent je suis d'avis que le projet de loi devrait pourvoir au placement de ces $100,000 afin que le bureau se soutienne à l'aide du service des intérêts. Je ne veux pas qu'on se méprenne; je suis absolument opposé à ce l'on dépense ces $100,000 comme en se propose de les employer. Mais si le ministre veut agir à sa guise et faire adopter le projet de loi, qu'il y ajoute au moins ces sauvegardes. Bien qu'on ait déjà appelé l'attention de la Chambre sur cette partie de la résolution qui réserve une somme de $20,000 au paiement de comptes en souffrance, je ne puis croire à l'existence de ces dettes. Ces fonds sont sous la garde du Gouvernement depuis quatre ans, environ. S'il y a des dettes en souffrance, comment se fait-il qu'elles n'ont pas été soldées? Je crois que le Gouvernement pourrait fort bien réduire ces $20,000 à $2,000 et je pense même que $2,000 sont plus qu'on n'aura jamais besoin. Il me semble que, du commencement à la fin, on s'efforce de tripoter dans ce fonds de cantines. Le ministre agirait bien en tâchant de faire tout en son pouvoir pour conserver ce dépôt intact. S'il a décidé de se conformer aux conclusions de la commission Ralston—et je conviens n'avoir pas autre chose à suggérer—et distribuer les fonds aux provinces et au Yukon pour que les comités locaux les administrent, faisons notre possible pour grossir le montant à distribuer. Les fonds se trouveront alors entre les mains de gens au courant des besoins des diverses localités et ils seront bien mieux administrés selon les désirs des anciens soldats que si vous les confiiez à un bureau central situé à Ottawa. Le ministre trouvera moyen, je crois—et il l'a laissé entendre—de séparer le montant qui revient au Yukon et aussi de prendre en considération les suggestions que j'ai offertes touchant le reliquat des fonds.

L'hon. M. BELAND: Un mot en réponse à mon honorable ami. Je crois comprendre qu'il ne tient pas à insister sur l'adoption de cet amendement à la résolution.

M. BLACK (Yukon): Non je le suggère simplement au ministre pour qu'il l'étudie quand il rédigera son projet de loi.

M. le PRESIDENT: L'honorable député du Yukon (M. Black) a présenté un amendement et je crois qu'il ne désire pas insister pour qu'il soit mis aux voix.

M. BLACK (Yukon): Pas sans la permission du ministre.

L'hon. M. BELAND: Je ne puis approuver l'amendement tel qu'il est, mais j'ai offert à mon honorable ami certaines suggestions qu'il a acceptées. Un peu plus tard, nous pourrons conférer à ce sujet et voir si nous ne pourrons pas redigér un article qu'il acceptera. Voilà pour cette partie des observations de mon honorable ami.

Naturellement, quand mon honorable ami prononce un discours il trouve toujours moyen d'y glisser un peu de politique. Il a préparé ce soir une petite attaque contre le ministre et le Gouvernement. J'imagine que c'est dans l'ordre des choses, mais, jusqu'ici, en débattant cette question nous nous étions abstenus d'y voir un aspect politique.

Mon honorable ami a critiqué la formation du bureau de réclamations comme tel. Il prétend que c'est inutile. A son titre de député à la Chambre et de citoyen, il a droit à son opinion et je respecte sa manière de voir, mais je dois avouer qu'il est peu de personnes, ici ou ailleurs, qui partagent ses vues. Elles ne sont certainement pas partagées ni par les anciens soldats, ni par les ascociations de vétérans, ni par la commission royale. Je comprends qu'ils sont tous favorables à l'établissement d'un bureau de réclamations.

Ce n'était pas à moi à dire si cette somme devait être prise dans la caisse publique ou sur le fonds des cantines. Après avoir consulté les vétérans dispersés dans tout le pays, la Commission royale a décidé de proposer au Parlement le vote d'une loi dont l'effet serait de confier cent mille dollars à un bureau central d'administrateurs pour être employés à maintenir ce bureau de réclamations. Mon honorable ami prétend que ce bureau n'est pas nécessaire. A quoi sert le département, dit-il. Eh bien, les vétérans ont maintenu un bureau à Ottawa depuis 1919; je n'exagère certainement pas en cela. Depuis 1919, ils ont maintenu une association ou une autre pour surveiller leurs intérêts, présenter des résolutions ou obtenir de l'emploi dans le service administratif. Ils ont reçu beaucoup d'aide du gouvernement précédent, moins de celui-ci; et maintenant ils approuvent cette proposition, ainsi que le démontrent les communications des principales associations, que j'ai déjà citées. Ils consentent à l'attribution de cent mille dollars pour le maintien de ce bureau. Mais ils ne veulent pas qu'une association particulière en tire avantage, et je suis porté à partager leur opinion. A venir jusqu'à trois semaines, je croyais que l'Alliance des vétérans du Dominion, ou le bureau chef de l'Association des vétérans de la Grande guerre à Ottawa, représentait tous les anciens combattants au Canada. J'ai dit en cette Chambre que le secrétaire-trésorier de l'Association des vétérans de la Grande guerre avait été désigné pour représenter les soldats et qu'il avait comparu à ce titre devant tous les comités parlementaires depuis 1919. Je me souviens que lorsque nous nous réunissions au Musée sous la présidence de M. Calder, M. MacNeil était reconnu par le cominé comme le représentant autorisé des anciens combattants. Ce bureau a existé, il a sans doute coûté pas mal d'argent, et la commission royale propose qu'un bureau soit maintenu. Elle ne dit pas que ce sera l'Association des vétérans de la Grande guerre, ou l'Association des vétérans tuberculeux, ou l'Alliance des vétérans du Dominion. Elle dit: maintenez un bureau et donnez ces cent mille dollars au bureau des administrateurs qui sera formé en majorité d'anciens combattants.

Mon intention est d'avoir à la tête de ce bureau des hommes éminents, jouissant du respect et de la confiance de tous les démobilisés. J'ai dit que j'avais déjà pensé à sir Arthur Currie. En fait, lorsque nous discutions le projet de loi l'an dernier, j'avais préparé une lettre lui demandant s'il lui plairait de faire partie d'un bureau semblable, et je lui demanderai la même chose pour celui-ci. Je ne m'oppose pas à ce que les différentes associations se réunissent et désignent quelqu'un pour faire partie de ce bureau. Mais je ne puis faire davantage. J'ai déclaré que je n'épargnerais rien pour en écarter les influences politiques ou officielles, je ne crois pas que je puisse entreprendre plus que cela. Assurément, nous devons être capables de traiter une question comme celle-là indépendamment des considérations de parti.

M. CLARK: Le ministre a-t-il dit que l'idée comprise dans l'amendement de l'honorable député du Yukon (M. Black) serait incorporée dans le projet de loi?

L'hon. M. BELAND: Dans un amendement au projet de loi.

M. CLARK: Est-il rédigé?

L'hon. M. BELAND: La Chambre le connaîtra lorsque le bill sera déposé.

M. CLARK: Le ministre voudrait-il en donner lecture?

L'hon. M. BELAND: Je n'ai pas d'objection mais nous discutons la résolution pour le moment.

M. CLARK: Je crois que le ministre se propose de déposer un projet de loi qui modifiera le paragraphe 4 de la résolution. Le projet de loi déterminera séparément la part du Yukon et celle de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. BELAND: C'est cela.

M. CLARK: La Colombie-Anglaise aura sa part, et le Yukon la sienne. Je me demandais comment le projet de loi modifierait la résolution.

M. BLACK (Yukon): Peut-être le ministre me permettra-t-il de répondre. J'ai suggéré de prendre le pourcentage de 11.213 que l'article 4 de la résolution accorde à la Colombie-Anglaise et au Yukon réunis, et d'en enlever la proportion qui appartient au Yukon et d'en faire une nouvelle répartition, tout comme le ministre a suggéré, dans une discussion antérieure dans cette Chambre, de séparer la part de l'île du Prince-Edouard, actuellement groupée avec la Nouvelle-Ecosse et dont le pourcentage est de 6.288; de fait, ces deux dernières provinces étaient séparées dans le bill de l'an dernier. Il ne s'agit que d'une répartition.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami désire-t-il connaître la teneur de l'amendement?

M. CLARK: Oui.

L'hon. M. BELAND: On accorde actuellement un certain pourcentage à la Colombie-Anglaise et au Yukon réunis. L'idée est de les séparer, de prendre les chiffres de l'enrôlement, les chiffres des licenciements et le nombre des pensionnés de la Colombie-Anglaise, et d'établir la même proportion entre les licenciements et les enrôlements dans cette province et ceux du Yukon. Ce plan est plutôt à l'avantage du Yukon, bien que ce territoire compte 2,700 enrôlements. Nous prenons le nombre d'enrôlements de la Colombie-Anglaise et celui des enrôlements du Yukon, puis nous appliquons à ce dernier territoire la même proportion de licenciements et d'enrôlements que celle qui existe dans la Colombie-Anglaise entre les licenciements et les enrôlements. Ceci est sans doute quelque peu à l'avantage du Yukon. Quant aux pensionnés, naturellement, on en connaît le nombre. Nous n'avons pas le nombre de licenciements au Yukon. Le ministère de la Milice n'a aucune donnée à ce sujet, nous accordons alors au Yukon la même proportion de licenciements et d'enrôlements que celle de la Colombie-Anglaise.

M. CLARK: Dois-je comprendre que l'on ne possède aucune donnée sur le nombre de licenciements pour le Yukon?

L'hon. M. BELAND: C'est ce qu'on me dit.

M. CLARK: Dois-je comprendre que le ministre se propose d'appliquer un principe différent pour en arriver à la proportion dans le Yukon que celui qu'on applique à l'Ontario ou Québec, ou aux autres provinces?

L'hon. M. BELAND: Je ne dis pas que ce soit un principe tout à fait différent, mais il nous faut tenir compte des conditions géographiques. Il est facile à comprendre que les soldats qui arrivaient d'outre-mer, bien qu'ils se fussent enrôlés au Yukon, aient accepté leur licenciement dans une partie quelconque du Canada en dehors du Yukon; et dans le but de rétablir la proportion qui aurait existé, n'eût été cette circonstance malheureuse, je suis prêt à appliquer au Yukon la même proportion entre les licenciements et les enrôlements que celle qui existe dans la Colombie-Anglaise entre les licenciements et les enrôlements.

M. CLARK: Mais la part du Yukon sera prise sur celle de la Colombie-Anglaise—non sur celles des autres provinces. N'est-ce pas exact?

L'hon. M. BELAND: Je dirai que la part de la Colombie-Anglaise en sera réduite d'autant.

M. CLARK: Le ministre nous dira-t-il quelle proportion il se propose d'accorder au Yukon?

L'hon. M. BELAND: Je n'ai pas les chiffres en ce moment. Je croyais les avoir. Je puis les obtenir.

M. CLARK: Le ministre peut-il nous dire combien de vétérans se trouvent actuellement dans le Yukon?

L'hon. M. BELAND: Je ne saurais dire.

M. CLARK: Le ministre nous dira-t-il le nombre des enrôlements de la Colombie-Anglaise et celui du Yukon?

L'hon. M. BELAND: Le nombre des enrôlements de la Colombie-Anglaise s'est élevé à 51,348, et ceux du Yukon, à 2,327.

M. CLARK: Relativement aux proportions qui s'appliquent à toutes les provinces, le ministre nous dira-t-il si ces proportions sont calculées simplement sur le nombre des enrôlements, ou si la question du service sur le théâtre de la guerre est entrée en ligne de compte dans le calcul de ces proportions?

L'hon. M. BELAND: Les chiffres concernant les licenciements ne s'appliquent qu'à ceux qui sont allés outre-mer, car le fonds des

cantines ne va qu'à ces derniers. Qu'ils aient fait ou non du service actif, cela n'entre pas en considération, je crois.

M. CLARK: D'abord, le ministre prend en considération le nombre des enrôlements, que les hommes aient ou non quitté le Canada.

L'hon. M. BELAND: Je crois que oui, car le nombre total des enrôlements ici s'est élevé à 590,000, ce qui les inclurait tous.

M. CLARK: Pourquoi le ministre tient-il compte du nombre des enrôlements? Pourquoi inclut-il dans la proportion ceux qui n'ont pas quitté le pays, car ceux qui se sont enrôlés sans quitter le Canada n'ont pas contribué au fonds des cantines et n'y sont nullement intéressés. Je ne suis pas absolument sûr que nous devions appliquer le même principe à ceux qui se sont enrôlés et qui sont allés en Angleterre, mais qui ne sont pas allés en France. J'imagine que ceux qui se sont enrôlés ici et qui ne sont pas allés en Europe n'ont aucunement contribué. En calculant les proportions, pourquoi le ministre tient-il compte du nombre de ceux qui ne sont pas allés en France?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami doit savoir que je me fais l'écho de la suggestion venant de la commission royale à ce sujet. Elle a décidé que nous devrions tenir compte d'abord du fait que les enrôlés ont traversé ou non la mer, puis des congés définitifs de ceux qui ont fait du service de l'autre côté de l'océan, puis du nombre des pensionnés. Ceci fait, nous pourrions être capables d'établir une moyenne pour chaque province, pour chaque territoire; la commission royale a cru que c'était là la méthode la plus équitable de régler la question. Pour ma part, je n'ai aucune préférence pour un système ou pour l'autre.

M. CLARK: Avant de présenter son projet de loi, le ministre va-t-il consulter sir Arthur Currie afin de pouvoir alors informer la Chambre si sir Arthur Currie est disposé à accepter?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami veut-il dire que je devrais me mettre en communication avec sir Arthur Currie d'ici à la présentation du projet de loi? Pourquoi cela?

M. CLARK: Afin que la Chambre sache si les désirs exprimés aujourd'hui par quelques honorables députés pourront être réalisés. Par exemple, si sir Arthur Currie répond qu'il ne peut accepter, nous aurions alors quelques autres suggestions utiles à faire à l'honorable ministre et nous pourrions peut-être même avoir des amendements à proposer à son projet de loi. Si le ministre était

[L'hon. M. Béland.]

en état d'informer la Chambre qu'il avait conféré avec sir Arthur Currie et que ce dernier est disposé à agir comme l'un des administrateurs du fonds du bureau des réclamations, il est tout probable que nous consentirions volontiers à laisser passer sans plus de discussion ces articles du projet de loi ou les amendements qui seront proposés.

L'hon. M. BELAND: Je ne dis pas ce que je ferai exactement à ce sujet. C'est un procédé des plus rares. Mon honorable ami admettra qu'on n'a jamais vu de députés demander à un ministre, avant de procéder davantage, de vérifier par téléphone ou par lettre les sentiments de telle ou telle personne sur telle ou telle question. Sir Arthur Currie m'a assuré dans une lettre, il y a un an, qu'il était prêt à faire partie de ce bureau. Sir Arthur vit encore; il est en bonne santé; c'est un homme éminent; il a aujourd'hui autant de loisirs qu'il en avait dans ce temps-là; et je ne vois pas de raison qui le porterait à refuser aujourd'hui. Je le dis en toute sincérité, j'hésite quelque peu à aller au téléphone pour demander à sir Arthur Currie s'il consent ou non à faire partie de ce bureau. Je suis persuadé qu'il consentira. Je puis dire à mon honorable ami que j'ai l'intention de demander à sir Arthur Currie d'agir comme administrateur, mais j'hésite quelque peu à le faire de la façon que l'on suggère.

M. CLARK: Le ministre dit qu'il est rare que l'on consulte un homme pour lui demander s'il est disposé à faire une certaine chose. Avec toute la déférence voulue, je ne vois rien de rare dans cela, car on a adopté bon nombre de lois dans lesquelles on nommait certaines personnes au poste d'administrateur ou à d'autres postes. Le ministre n'a pas besoin de téléphoner ni de télégraphier. Avant de présenter le projet de loi, le ministre a bien le temps d'écrire ou de faire écrire par son secrétaire une lettre à sir Arthur Currie ou de lui faire envoyer une copie du Hansard pour l'informer des désirs des honorables députés et des détails de ce débat et pour en obtenir une réponse, de sorte que, si la chose est nécessaire, il puisse être nommé dans la loi comme l'un des administrateurs.

L'hon. M. MANION: A ce sujet, puis-je me permettre de faire remarquer de nouveau au ministre, comme je crois l'avoir fait cet après-midi, que sir Arthur Currie, dans sa lettre du 7 mai 1923 au premier ministre, disait:

> Je serais moi-même heureux de faire partie d'un tel bureau.

Il avait parlé d'un bureau semblable à celui que l'on propose et il suggéra deux ou trois

autres membres. Il était donc alors absolument disposé à agir comme administrateur, et je crois que si le ministre le lui demandait par lettre ou par téléphone, il accepterait probablement; du moins je l'espère.

M. HUMPHREY: Je me lève, non pas pour m'opposer à ce projet de résolution, mais pour l'appuyer. Voilà une très ancienne question, une question qui a occupé l'attention des vétérans et d'autres depuis nombre d'années. Néanmoins, tout en apportant mon appui à ce projet de résolution, je crains qu'il ne résolve pas les difficultés d'un bureau des réclamations. Retournons quelques années en arrière, au début de la période d'après-guerre.

Immédiatement après la fin de la guerre, on organisa dans tout le Dominion des bureaux de réclamations, des comités et des associations dans le but de défendre les intérêts des anciens combattants, des veuves ou des orphelins de guerre. Ces bureaux de réclamations ont dû surmonter plusieurs obstacles, mais ils purent néanmoins faire beaucoup de bien. Ces bureaux avaient pour fonction de mettre les réclamations au point dans la mesure de leur pouvoir; et à cet égard, ils ont rempli, autant qu'il leur était possile, leur devoir envers les anciens combattants, les diverses associations et le pays.

L'article 2 de la résolution décrète que la somme de $100,000 sera versée à un bureau central de trois administrateurs dans le but de créer un bureau de réclamations au bénéfice des anciens combattants et des personnes qui sont à leur charge. Quel sera l'objet de ce bureau? Il me semble qu'il serait le même que dans le cas des bureaux organisés dans le passé. J'ai toujours pensé que ce devoir incombait à l'Etat et qu'on n'aurait jamais dû forcer les anciens combattants à constituter de tels organismes pour défendre leurs intérêts. Je suis convaincu que le gouvernement fédéral a le devoir de donner aux anciens combattants, aux veuves et aux orphelins de la guerre ce qui leur est dû. Si nous avions eu un ministère, ou une division de ministère, en qui les anciens combattants auraient eu absolument confiance il ne serait pas nécessaire maintenant d'organiser un bureau de réclamations avec les fonds des anciens combattants ou le fonds de cantine. L'Etat a le devoir de donner aux vétérans ce qui leur est dû sans les obliger à réclamer avec énergie, comme ils ont dû le faire continuellement. L'on a déclaré au parlement et aux divers gouvernements qui ont suivi la guerre que les anciens combattants ont dû soutenir de leurs deniers des associations chargées de leur obtenir ce qui est considéré comme leur dû; il me semble donc que l'Etat a cherché à éluder la responsabilité qui lui incombait à cet égard. Si nous créons un nouveau bureau de réclamations, nous maintiendrons en une large mesure l'état de malaise que l'on remarque actuellement. Je crois néanmoins que ce bureau est absolument nécessaire; l'on ne peut s'en passer. J'ajoute néanoins qu'il ne devrait pas être nécessaire; je pense sincèrement que les choses auraient pu se passer de telle sorte qu'il ne faudrait par organiser ce bureau; que nous n'aurions pas à adopter une telle loi, en vertu de laquelle on puisera dans le fonds de cantine, qui appartient aux anciens combattants, pour défrayer les dépenses d'administration de cet organisme.

D'un autre côté, considérant l'état de choses actuel, j'appuie volontiers la résolution L'expérience que j'ai acquise en ces dernières années, ayant été membre du comité spécial qui examina la question des pensions et du rétablissement dans la vie civile, m'a persuadé qu'il faut agir. On avait démontré au parlement qu'il fallait faire un examen de la question, et l'on nomma une commission, dite commission Ralston, qui après un examen approfondi conclut à l'attribution d'une certaine somme à la création d'un bureau de réclamation. Je suis donc persuadé que ce bureau s'impose et que l'on doit trouver l'argent voulu. Je ne pense pas néanmoins que les associations d'anciens combattants aient le devoir de soutenir de leurs deniers un tel organisme. Le pays, me semble-t-il, est d'avis que l'on doit verser à ces associations, sur les fonds détenus par le gouvernement, des subventions s'élevant à 100,000, 150,000 ou même 200,000 dollars. Si l'on tient compte de l'état de choses actuel et des examens qui ont été faits de la question, je suis persuadé que les mesures prises par le ministre constituent le moindre mal; mais, comme je l'ai déjà dit, si le pays avait eu confiance dans les corps organisés auparavant, cette loi ne serait pas nécessaire.

Après ce que je viens de dire, il ne faudrait pas que l'on insinuât que je désire soulever des querelles politiques à propos de cette question; mais je me crois obligé, dans les circonstances, à prendre cette attitude. Je le fais sans préjugé et sans vouloir blâmer les administrateurs des services officiels. Il reste néanmoins, me semble-t-il, que si les anciens combattants avaient eu confiance dans la commission des pensions et si ce corps avait agi de façon à surmonter les obstacles qui se présentaient, il ne serait pas nécessaire de créer un nouveau bureau. Que dirait-on si, au cours de la présente session, il fallait établir un bureau de réclamations pour mettre au point les réclamations présentées à la commission du service civil, ou un bureau chargé d'exami-

ner les questions se rapportant à la commission des chemins de fer?

A mes yeux, la commission des pensions est comparable à la commission des chemins de fer ou à la commission du service civil. Nous sommes à organiser un rouage administratif pour permettre aux vétérans d'obtenir ce qui leur est dû, quand rien de tel ne devrait être nécessaire. Au cours des quatre dernières années particulièrement, j'ai été à même de constater que la majorité de ces cas ont été réglés par les représentants des associations devant la commission des pensions. J'affirme de nouveau qu'on n'aurait pas eu besoin de cette législation si cette commission avait fait ce qu'on attendait d'elle. Dans les circonstances, je reconnais que cette mesure législative est propre à servir les intérêts bien compris des vétérans, surtout à la suite de l'enquête approfondie de la commission Raiston. A ce que j'ai pu savoir, elle a l'approbation unanime des vétérans. J'ai bien pensé qu'il y aurait des objections à cette loi, mais eu égard aux circonstances, je crois que je puis lui donner mon plus cordial appui parce qu'elle est dans l'intérêt des vétérans et du pays tout entier.

M. CHURCH: Tout un après-midi et toute une soirée consacrés à une discussion amicale des intérêts des vétérans c'est du temps bien employé. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, quelques vétérans ont envoyé des dépêches au sujet de cette question et je constate que cette répartition soulève beaucoup d'objections. Le ministre doit se rappeler que nous avons eu la Croix-Rouge et le Fonds patriotique, comportant un montant de $44,000,000 dont l'administration était dirigée par un grand nombre d'hommes d'affaires en vue du pays et à peu de frais. Voici un fonds des cantines d'environ deux millions et quart, avec, on en conviendra je crois, l'administration la plus dispendieuse créée par quatre ou cinq articles de cette résolution. C'est un gaspillage d'argent. Quand les divers administrateurs, fédéraux ou provinciaux en auront fini il restera bien peu à consacrer aux propositions du rapport Ralston. Voici qu'en 1925, sept ans après la guerre, nous en sommes à organiser un bureau de réclamations avec siège à Ottawa et un personnel rémunéré A quoi servira ce bureau, car je ne vois pas de quelles réclamations il aura à s'occuper? J'ai pensé qu'un des premiers effets de l'enquête de la commission Ralston serait de simplifier l'exécution de la loi de pension, mais il y a tant de journalisme outré mêlé à tout cela que les fonctions du bureau central sont devenues inutiles. Je n'arrive pas à voir qu'est-ce que ce nouveau bureau en particulier peut faire pour un soldat habitant London, Hamilton ou St. Catharines. Que peut-il y avoir à régler?

Comment se fait-il qu'après sept ans, un soldat ait encore besoin de quelqu'un pour discuter sa réclamation avec le Gouvernement? Pourquoi faut-il s'adresser au département du Rétablissement, à la commission de pension, au bureau fédéral d'appels, à ce nouveau bureau, à la commission ontarienne de l'aide au soldat, à la municipalité, à l'association locale des vétérans, et à l'unité dont le soldat fait partie? Pourquoi toutes ces chinoiseries administratives sept ans après la guerre, pour faire régler une petite réclamation contre le Gouvernement? Le soldat ne vivra pas toujours; des vétérans meurent au taux de centaines par mois. Voici un fonds des cantines s'élevant à 2 millions ½ de dollars, et vous avez pour l'administrer tout un rouage compliqué avec cinq ou six moyens d'en disposer. Pour le fonds patriotique s'élevant à $45,000,000 on eut les services gratuits de quelques-uns des hommes d'affaires les plus en vue du Canada et l'administration la moins coûteuse possible au pays avec un maximum d'efficacité.

Je crois que le ministre eut été bien inspiré s'il avait pris le même moyen d'administrer le fonds de $2,250,000 des cantines. J'ai l'espoir qu'il ne prendra pas en mauvaise part aucune des observations qui peuvent venir de ce côté-ci de la Chambre (la gauche) parce que je suis certain que tous ici, s'efforcent de faire tout ce qu'ils peuvent pour venir en aide au ministre et aux vétérans. Si je comprends bien, la création du ministère du Rétablissement est en bonne partie due au manque de sympathie et au formalisme du département de la Milice. On avait le sentiment que ce département ne sympathisait pas avec le soldat, sous certains rapports, quoiqu'il ait rendu d'excellents services durant la guerre et après.

Ce soi-disant bureau central s'arroge beaucoup d'attributions et de pouvoirs en ce qui regarde l'assistance et l'entretien des vétérans et de leurs ayants droit. Il ne fera rien de cela. Tel est, en apparence, ce que pense le gouvernement de l'Ontario, car, s'inspirant du rapport de la commission Ralston, il a voté $50,000 en vue d'aider les vétérans de la province dans leurs réclamations de pensions et de secours au gouvernement fédéral. Alors, monsieur le président, la création de ce bureau projeté ne devient plus nécessaire à la suite de ce que le gouvernement ontarien et les divers associations locales de soldats de cette province font pour venir en aide au soldat qui a des réclamations à faire valoir.

Je remarque qu'on va retenir la somme de $20,000 pour le paiement des comptes impayés. On n'aurait jamais dû mettre cela au compte de ce fonds; le ministre du Rétablissement des soldats aurait dû s'en changer. Pourquoi un ancien soldat devrait-il avoir à retenir les services d'un avocat, sept ans après la guerre, pour revendiquer des droits que le peuple canadien et ce Parlement sont désireux de voir respecter? On ne fait plus aujourd'hui d'étroite interprétation juridique de la loi sur les pensions et, à mon sens, il n'y a pas lieu du tout de faire la répartition du fonds des cantines de cette manière. Je suis d'avis, comme l'honorable député du Yukon (M. Black) qu'au lieu d'allouer $100,000 à un conseil central, on devrait confier au département du Rétablissement des soldats dans la vie civile les fonctions qu'aurait à remplir ce conseil. Je suis tout à fait convaincu que le ministre lui-même ferait un bien meilleur emploi des $100,000 qu'un conseil central de gens irresponsables sans aucun lien avec le Gouvernement et n'ayant aucun compte à rendre aux anciens soldats. Quant aux conseils provinciaux que le lieutenant-gouverneur en conseil établirait dans chaque province, je ne puis voir quels services ces bureaux rendront aux anciens soldats. L'an dernier, quand la question est venue sur le tapis, l'honorable député de Rainy-River (M. Manion) a demandé en quoi consisteraient les fonctions du bureau des réclamations, et le ministre (M. Béland), citant un extrait du rapport Ralston, a répondu:

> Il y a une variété de cas se rapportant à des questions comme les emplois administratifs, l'établissement agricole, la rééducation, le logement et en général tout ce qui a trait à l'œuvre de reconstitution qu'il faut juger plutôt d'après les mérites de l'individu que suivant les dispositions d'un règlement général. Il y a aussi non seulement les décisions parlementaires concernant les pensions, mais aussi des amendements aux lois existantes qui peuvent indirectement toucher aux droits et privilèges des anciens combattants sans parler de l'opportunité qu'il y aurait d'instituer un organisme complètement détaché du service gouvernemental pour assurer les rapports personnels nécessaires entre les vétérans et leur famille d'un part, et ceux qui veillent à leur intérêt d'autre part.

Et il ajoutait:

> Voilà en résumé quelles seraient et quelles sont en réalité les fonctions du bureau, car ce travail s'exécute ici à Ottawa, en ce moment, et à la satisfaction des anciens combattants.

Comme je l'ai déjà dit, le Gouvernement de l'Ontario a offert de plaider les causes des anciens combattants devant la commission d'appel et en vertu des dispositions de la nouvelle loi des pensions. Il ne devrait pas y avoir besoin de bureaux et de ces nombreux organismes pour obtenir justice pour un ancien soldat et faire reconnaître ses droit, sans toutes ces difficultés et ces ennuis.

Dans l'article trois, on propose de payer $50,000 à l'"United Services Fund of Great Britain" et $50,000 à la Croix-Rouge américaine. A mon sens, le Gouvernement du Canada devrait rapatrier n'importe lequel de nos anciens soldats qui est dans la misère aux Etats-Unis et le rétablir ici dans la vie civile. Plusieurs d'entre eux ne peuvent se procurer de l'ouvrage là-bas parce qu'ils ne veulent pas demander des certificats de naturalisation. Après la guerre de Sécession, les soldats de la grande armée de la république ne furent pas contraints de quitter leur pays pour obtenir du travail; ils eurent amplement l'occasion d'exercer leur habileté et leur énergie dans leur propre patrie et des membres de ce corps parvinrent à la présidence des Etats-Unis, aux poste de gouverneurs d'Etat, de présidents de chemins de fer, et remplirent d'autres importantes fonctions exécutives par tout le pays, avec le résultat qu'ils dominèrent la vie publique et le gouvernement des Etats-Unis durant un demi-siècle après la reddition de Lee à Grant et la fin de la guerre civile entre le Nord et le Sud. Ils entrèrent dans la politique et y restèrent, et les anciens combattants canadiens devraient suivre leur noble exemple.

Au lieu d'établir un conseil d'administration, le ministre et son département feraient mieux d'exécuter ce travail eux-mêmes. Le ministre déclara l'an dernier que le reliquat du fonds était une somme assez considérable; elle s'élevait à plus de deux millions. Cette somme, dit-il, devait se partager proportionnellement entre les neuf provinces. Le lieutenant-gouverneur en conseil de chaque province devait nommer un conseil pour administrer le fonds. On demanda au ministre, si un vote avait eu lieu pour déterminer l'opinion des anciens soldats, et il répondit que les anciens combattants avaient déposé 5,000 votes et que le plus grand nombre de bulletins avaient été donné en faveur de l'instruction des orphelins—des projets d'instruction, et qu'ensuite les votes les plus nombreux étaient une approbation de secours dans les cas méritoires ou dans les cas de chômage et de misère. Tels étaient les deux principaux projets recommandés. S'il s'agit de soulager les cas méritoires et de chômage, la distribution de cet argent se ferait mieux parmi les municipalités d'un bout à l'autre du pays.

La commission Ralston a fait une enquête approfondie de la question du fonds des cantines. Elle a étudié l'œuvre accomplie dans la mère patrie et les méthodes adoptées en Australie et aux Etats-Unis, et elle est arrivée

à certaines conclusions. Le premier principe dont la commission a recommandé l'adoption est le suivant:

Premièrement, la commission est d'avis que les fonds ne devraient pas être dépensés immédiatement, mais répartis sur un nombre suffisant d'années pour laisser quelque chose aux jeunes enfants qui pourraient avoir besoin d'aide avant d'avoir atteint l'âge de gagner leur vie, ou pour leur payer un cours aux écoles ou aux universités, si des bourses sont créées. Le fonds ne doit pas non plus être conservé perpétuellement.

C'est une bonne proposition. Je poursuis ma lecture:

Le rapport relatif au fonds des services réunis en Angleterre contient ce qui suit:

Il est préférable de faire produire à un fonds de cette nature le plus de bien possible dans une période limitée que de faire durer le fonds indéfiniment. En Angleterre on a adopté une période de quinze ans à partir de 1923.

Les autres propositions sont comme suit:

Deuxièmement, l'utilisation du fonds pour des secours doit se limiter aux cas pour lesquels le Gouvernement n'accorde rien. Autrement dit, cet argent ne doit pas servir à soulager des souffrance dont l'Etat a la responsabilité.

Cela aussi est une bonne chose; parce que beaucoup de vétérans qui ont servi durant deux, trois ou quatre ans en France n'ont droit à aucun secours, dans l'état de notre législation. Le fonds en question peut servir en pareil cas.

Troisièmement, seuls les militaires au-dessous du grade d'officier qui ont servi dans le corps expéditionnaire canadien en France ou en Angleterre, et leurs ayants droit, devraient être admis à participer dans les avantages du fonds.

Le bénéfice du fonds n'est étendu qu'aux sous-officiers et soldats. C'est une excellente disposition. D'après ces principes, la commission émet deux propositions relatives à la disposition du fonds:

(a) Secours en des cas exceptionnels lorsque des ex-militaires et leurs ayants droit sont réellement dans la misère. Inutile de donner de longues explications. L'expérience du fonds des services réunis en Angleterre nous offrira à ce sujet un guide sûr. Tel est le but d'un fonds semblable créé en Australie. Il nous a été fréquemment proposé en exemple.

(b) La création de bourses scolaires (non restreintes aux cours élevés) et universitaires en faveur d'enfants particulièrement doués d'un ex-militaire.

A propos de cette dernière proposition, il n'est guère possible de faire suivre un cours aux écoles supérieures à l'enfant d'un militaire tué à l'ennemi avec la misérable allocation de $18 par mois accordée aux enfants qui fréquentent le high school. La principale conclusion du rapport Ralston vise les cas exceptionnels et les vétérans sans emploi. Ces jours derniers le maire de Brantford envoyait au premier ministre une lettre ainsi conçue:

La situation des anciens combattants sans ouvrage et de leurs familles est très sérieuse. Les sociétés locales, le clergé et les autorités municipales font tout leur possible pour secourir les sans-travail. Nous pensons que les vétérans et leurs familles ont droit de compter sur l'aide du gouvernement fédéral dans les jours difficiles que nous traversons. Nous prions le cabinet de s'occuper de la question.

L'honorable député de Kingston (M. Ross) a dit que les vétérans sans ouvrage doivent être pris à la charge de l'Etat. Ils ont droit à sa protection. On ne devrait pas les laisser parcourir les rues des grandes villes à la recherche du travail ou de secours pour eux et leurs familles. Je reconnais que le ministre a tâché de faire pour le mieux l'année dernière. Vu le grand nombre d'hommes à secourir le Gouvernement ne peut pas faire grand chose. Le ministre doit donc se charger lui-même de la gestion du fonds des cantines ou la confier à quelques hommes bien choisis, comme ceux qui se sont occupés du Fonds patriotique ou de la société de la Croix-Rouge. De cette façon on éviterait bien des embarras, on économiserait les sommes payées en salaires et l'on échapperait au formalisme des bureaux.

L'hon. M. MANION: Il est onze heures, monsieur le président. . .

Plusieurs DEPUTES: Allez toujours.

L'hon. M. MANION: On peut continuer la discussion, mais j'allais dire au ministre que d'autres membres voudraient sans doute prendre part au débat.

M. McBRIDE: Qu'ils viennent.

L'hon. M. MANION: Je vise le député de Parry-Sound (M. Arthurs), un ancien combattant lui-même et qui a fait partie des comités qui se sont occupés de ces questions et qui les connaît bien. Il est absent parce que personne ne savait que la question serait discutée aujourd'hui. Je croyais qu'elle viendrait après l'exposé budgétaire. Je n'ai su que cet après-midi que la question allait être mise sur le tapis. Nous ne pensons nullement à imposer nos conditions au ministre, mais comme je le lui disais en particulier il y a un instant, les points réglés dans l'examen de la résolution, c'est du temps de gagné pour la discussion du bill. Je demande au ministre de vouloir bien consentir au renvoi.

S'il consent à cela, il pourra espérer que la mesure ne subira pas d'autre délai. Je ne vois pas pour quelle raison elle ne serait pas adoptée la prochaine fois qu'elle sera mise en délibération. Il y a plusieurs points de cette résolution que nous n'avons pas encore discutés. J'étais sur le point de traiter un aspect du problème, il y a une couple d'heures; je désirais appeler encore une fois l'attention du ministre sur la question des $100,000, mais j'ai été interrompu par l'honorable député du Yukon, je crois; d'autres orateurs

ont ensuite pris la parole de sorte que je n'ai pu placer un mot depuis. Je ne tiens pas à continuer le débat à cette étape des délibérations.

Quelques VOIX: Continuez.

L'hon. M. MANION: La parole est au ministre S'il se prononce dans l'affirmative, nous continuerons le débat. Je doute fort toutefois qu'il épargnera du temps en faisant continuer le débat. Il serait peut-être préférable qu'il consentît à remettre la discussion à un autre jour.

L'hon. M. BELAND: La présente résolution a donné lieu à un débat d'une couple d'heures ces jours derniers et, encore aujourd'hui, elle a fait les frais de toute la séance, sauf l'heure qui a été consacrée à l'exposé budgétaire. Apparemment, un seul article de la résolution soulève des objections de la part de certains honorables députés.

Tous nos collègues qui s'intéressent à la mesure ont déjà pris la parole. L'honorable député de Parry-Sound, (M. Arthurs) pour qui je professe la plus grande admiration, était à son siège l'autre jour et il a participé au débat. En réponse à mon honorable ami, je ferai observer que s'il est disposé à laisser adopter la résolution, nous déposerons le bill dès ce soir et il sera inscrit au Feuilleton pour 2e lecture. La prochaine fois qu'il sera mis en délibération, nous aurons amplement le loisir de le discuter et de nouveau en comité général alors que le projet sera étudié article par article et que mes honorables amis auront l'avantage de proposer toutes les modifications qu'ils jugeront à propos. J'ai fourni à la Chambre tous les renseignements possibles touchant le projet. Il fut adopté l'anée dernière et mes honorables amis sont parfaitement au fait de la situation. Maintenant, je demande à mon honorable ami de permettre l'adoption de la résolution. Cela ne l'engage à rien ni lui ni ses amis.

L'hon. M. MANION: Je regrette de différer d'opinion avec mon honorable ami; je prétends au contraire qu'une pareille attitude serait de nature à nous compromettre. Du moment que nous consentons à l'adoption de la mesure nous admettons les principes sur lesquels elle s'appuie. Or, nous désirons discuter deux ou trois de ces principes avant de les accepter.

Je n'ai nullement l'intention à cette heure d'insister pour que certaines objections, que nous tenons à soulever mes collègues et moi-même, soient mises aux voix. Nous désirons toutefois débattre la résolution assez au fond avant de l'adopter. Je ne tiens pas à répliquer au ministre tant qu'il n'aura pas terminé ses remarques. Je tiens à lui rappeler toutefois qu'en adoptant la résolution nous accepterions les principes sur lesquels elle est fondée; or, quelques-uns de ces principes ne nous vont pas pour l'instant.

L'hon. M. BELAND: Je suppose que mon honorable ami admet le principe général consacré par la résolution.

L'hon. M. MANION: Le principe général, mais non pas ceux de second ordre.

L'hon. M. BELAND: Si mon honorable ami désire faire modifier certaines dispositions du bill, il pourra proposer des amendements lorsque le projet sera discuté en comité général. J'en appelle au sentiment de mon honorable ami. Il serait préférable à mon sens que la résolution fût adoptée ce soir dans l'intérêt de la bonne expédition des affaires publiques. Le Gouvernement s'est montré bon prince; la session se prolongerait indéfiniment, si nous permettions que la discussion se prolongeât autant sur toutes les autres mesures.

M. CLARK: J'ai une observation à faire au ministre. Il est parfaitement exact que le présent débat a commencé cet après-midi, aussitôt après que le ministre intérimaire des Finances eut terminé son exposé budgétaire. Or, bien que je m'intéresse au plus haut point à cette question. Je n'ai réclamé la parole qu'à deux reprises et c'était tout simplement pour poser une question à mon honorable ami. J'ai d'assez longues observations à faire, sur l'article 2 de la résolution tout d'abord. Plusieurs dispositions ne me conviennent pas et le ministre se rend peut-être très bien compte de mon attitude par les quelques questions que je lui ai posées. De plus, l'article 5 concernant le fonds tout entier et mettant en jeu une somme de deux millions n'a pas encore été discuté du tout, je tiens à le faire savoir séance tenante. Je n'approuve pas le principe sur lequel repose la présente résolution et je désirerais avoir l'occasion d'expliquer mon attitude avant le dépôt du projet de loi. A venir jusqu'aujourd'hui, personne n'a soulevé d'objection à l'encontre du principe qui est en jeu dans l'article 5, lequel concerne la disposition de cette somme de deux millions. Il serait donc souverainement injuste à mon sens d'obliger un honorable député à entreprendre la discussion du principe exprimé dans cette disposition, qui comporte le partage d'une somme de deux millions, à onze heures et dix de la soirée.

M. VIEN: Pour quelle raison?

M. CLARK: Serait-il juste de prier n'importe quel ministre d'aborder la discussion

d'un sujet après onze heures du soir? Pourquoi ne pas déposer le budget après cette heure et en commencer l'examen? L'on n'a rien dit de la clause 5 cet après-midi ou ce soir. Que le ministre soit assuré que c'est la plus importante de sa résolution. Quant à moi, je n'ai pas eu l'avantage de me faire entendre depuis que cette question a été entamée cet après-midi. J'ai posé une ou deux questions mais je n'ai certainement fait aucun commentaire sur la résolution parce que je n'en ai pas eu l'opportunité.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami peut-il nous dire combien il lui faudrait de temps de plus, lui et ses amis, avant que la résolution soit mise aux voix?

M. CLARK: Personnellement, j'aurais besoin de trois quarts d'heure.

Des VOIX: Allez-y.

M. CLARK: Les observations que je vais adresser devront être suivies d'une plus ample discussion. Je sais que des membres de ce côté-ci de la Chambre désireront reprendre certains de mes arguments et je suis certain que si les honorables députés de la droite que je vois en grand nombre maintenant mais qui n'ont pris aucun intérêt à ce débat, ni cet après-midi ni ce soir...

Un DEPUTE: Nous en avons déjà assez.

M. CLARK: Des honorables députés m'interrompent tandis que je m'efforce de présenter les faits au ministre en toute équité. Je demande simplement d'être traité avec justice et d'avoir l'occasion de discuter la répartition de la principale partie du fonds des cantines comprenant une somme de 2 millions et qui n'a pas eu cinq minutes d'examen soit aujourd'hui soit en aucun temps de la session.

L'hon. M. MANION: Avant que le ministre réponde, puis-je ajouter que mon honorable ami de Burrard (M. Clark) n'est pas le seul qui désire traiter ce sujet. Le ministre a demandé à mon collègue combien il lui faudrait de temps et l'honorable député a fourni le renseignement. J'ai déjà suggéré au ministre, et je le répète, que je n'ai pas raison de croire que l'étude de ce projet de loi dure un après-midi de plus. Cela signifie trois heures seulement, et peut-être une partie de la soirée, mais au plus une autre journée. Le débat qui se fait sur cette résolution est autant de temps de gagné pour l'examen du bill vu que nous devrons en venir à un accord, je suppose, avec le ministre. Je ne critique nullement l'attitude prise par le ministre cet après-midi. Il a fait preuve de beaucoup de bonne volonté au sujet des suggestions que nous lui avons faites et je lui en sais pleinement gré. Si nous avions plus de temps à notre disposition, il est d'autres questions concernant lesquelles il tomberait peut-être d'accord avec nous. Je proposerai de nouveau au ministre,—et cela dans le but de gagner du temps comme c'est son désir lui-même—de réserver un jour de plus pour l'étude de cette résolution, quel que soit le jour, à son gré; c'est son privilège, bien entendu. La discussion qui a lieu sur la résolution est autant de temps d'épargné pour l'étude du projet de loi.

M. HUMPHREY: Quelques mots avant que le ministre réponde. Nous savons tous ce qui s'est déjà passé à la Chambre au sujet de ce projet. La Chambre a été accusée de ne pas hâter suffisamment l'adoption de ses bills, et après toute cette discussion, il me semble que nous devrions être en état de nous entendre et de presser la marche de notre législation. Nous aurons tout le loisir voulu de faire des suggestions ou même de proposer des amendements lorsque le projet de loi sera déposé et étudié article par article. Je demanderais instamment au ministre de poursuivre la discussion de sa résolution.

M. le PRESIDENT: Dois-je faire rapport de la résolution.

L'hon. M. MANION: Je désirerais entendre la réponse du ministre.

L'hon. M. BELAND: Pouvons-nous espérer la fin de ce débat demain?

L'hon. M. MANION: Demain est un jour réservé aux députés, n'est-ce pas?

L'hon. M. LAPOINTE: Non.

L'hon. M. MANION: C'est ce que j'avais compris.

L'hon. M. STEWART: Nous avons remis à jeudi le débat budgétaire afin d'obliger les honorables députés de la gauche.

L'hon. M. MANION: L'honorable ministre n'a pas fait plus que les membres des anciens gouvernements. Cette demande a toujours été accordée.

L'hon. M. STEWART: Non.

L'hon. M. MANION: Le ministre a fait simplement ce qu'ont fait ses prédécesseurs.

L'hon. M. STEWART: Il s'en faut.

L'hon. M. MANION: Même, s'il ne l'avait pas fait il aurait manqué de courtoisie, car jamais cela n'a été refusé.

L'hon. M. STEWART: Mais pas du tout.

L'hon. M. MANION: Je ne voudrais pas promettre que trois heures y suffiraient; mais la chose est possible.

L'hon. M. MACDONALD: Tommy Church a fait de l'opposition factieuse pendant une heure. Tout le monde le sait.

L'hon. M. MANION: Il n'a rien fait de la sorte. L'honorable représentant de Toronto-Nord (M. Church) a exprimé ses opinions comme tout honorable député a parfaitement droit de faire. Il a prononcé un discours. La dernière fois qu'il a pris la parole il n'a pas parlé plus d'une demi-heure. Je fais appel à l'esprit de justice du ministre et du Gouvernement. S'il refuse d'agréer cette demande je ne veux pas proférer de menaces, seulement nous avons pas mal de choses à discuter en Chambre s'il le faut et cela va prendre un temps assez long.

Des VOIX: Expédions la besogne.

L'hon. M. MANION: Puis-je demander au premier ministre ou au ministre du Rétablissement civil des soldats, ou bien à notre turbulent ami de Hants (M. Martell) qui veut absolument que nous avancions, pourquoi nous sommes si pressés à cette session-ci? Nous discutons ici présentement une question de la plus haute importance. Il me souvient qu'à mainte reprise l'honorable représentant qui est aujourd'hui premier ministre, lorsqu'il était en opposition, retarda la Chambre pendant des heures pour discuter un seul article des prévisions budgétaires.

L'hon. M. MACDONALD: Non.

L'hon. M. MANION: Oui. Je crois que nous avons dû avoir recours plus d'une fois au règlement de clôture. Le ministre du Rétablissement civil des soldats prétend qu'il s'est montré très généreux envers les honorables membres. Laissez-moi parler un peu de sa générosité. Lorsque la Chambre fut saisie de la présente résolution elle la discuta pendant deux heures l'après-midi, puis pendant une heure et demie le soir; aujourd'hui nous l'avons débattue pendant cinq heures à peu près, et cette résolution traite d'un fonds fiduciaire d'un million de dollars. Il me semble que, pour une question de cette importance, nous n'y avons pas consacré grand temps; c'est même un temps très court en regard de l'importance du sujet. Nous devrions avoir tout le temps voulu pour la discuter. J'adresse mon appel au ministre; je lui demande de renvoyer la suite du débat.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami n'honore pas son engagement d'en finir avec cette question à la prochaine séance ou de ne pas lui consacrer plus d'une autre séance. Si mon honorable ami n'est pas disposé à faire régler cette question pas plus tard que demain soir à six heures,—ce qui donne encore trois heures de discussion demain,—nous pouvons continuer ce soir...

L'hon. M. MANION: Je parlais ainsi parce que je n'étais pas certain. Certains de mes amis sont d'avis qu'on pourrait terminer pour six heures. J'accepte la proposition. Je ferai la moitié du chemin pour aller à la rencontre du ministre: j'accorde que le débat soit terminé pas plus tard qu'à six heures.

(Il est fait rapport sur l'état de la question.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES CREDITS

La Chambre se forme en comité et passe à l'examen des crédits.

Mines:	
Appointements..	$529,670
Dépenses casuelles..	6,700

L'hon. CHARLES STEWART (ministre des Mines): Je puis dire au comité que le chiffre du personnel reste le même; la petite réduction du budget provient de certains changements chez les employés; les jeunes ont eu de l'avancement.

Le très hon. M. MEIGHEN: La réduction serait bien faible sans doute en regard des dépenses supplémentaires occasionnées par les mises à la retraite.

L'hon. M. STEWART: Quant à cela je ne suis pas en état de renseigner mon très honorable ami; je le ferai plus tard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que ces dépenses ont été fortes.

L'hon. M. STEWART: Pas dans ce service; les retraites y ont été peu nombreuses.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en suis pas bien sûr.

L'hon. M. STEWART: Il n'y en a eu qu'un très petit nombre. Il y en a eu beaucoup au département de l'Intérieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-être pourrions-nous nous entendre sur le genre de renseignements à donner. Que le ministre nous indique le nombre d'employés mis à la retraite sous l'empire de la loi Calder et qui, aujourd'hui, se promènent dans les rues de la capitale.

L'hon. M. STEWART: Si mon très honorable collègue désire le savoir, il va falloir que je le demande.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment se fait-il que le sous-ministre ne reçoive pas d'augmentation comme les autres sous-ministres?

L'hon. M. STEWART: On a l'intention de la lui accorder. C'est un oubli ou une erreur d'impression. On la rectifiera dans le budget

supplémentaire. Je demanderai une augmentation de $2,000 pour M. Camsell. On avait l'intention de l'inclure dans le budget général, mais il y a eu une erreur d'impression. Je tiens à informer le comité que l'augmentation sera incluse dans le budget supplémentaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'erreur enlève environ 60 p. 100 de l'économie.

L'hon. M. STEWART: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'économie qui est de $3,600 se trouve réduite de $2,000. Je ne me plains pas au sujet de M. Camsell. Y a-t-il d'autres augmentations de traitements?

L'hon. M. STEWART: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je répète encore une fois que les augmentations accordées aux sous-ministres depuis quelques années ne sont pas défendables, mais on ne doit pas faire de distinction au détriment de celui-ci ou celui-là. Il est impossible de voter ce crédit parce que nous ne possédons pas tous les renseignements. Je ne vois pas pourquoi le ministre veut aborder le budget des mines à cette heure avancée de la nuit.

L'hon. M. STEWART: Je dirai bien franchement à mon très honorable collègue que je ne suis pas en état de présenter tous ces articles au comité, ce soir. Je veux tout simplement placer devant le comité le budget des mines, sans vouloir pour cela soulever un débat. Cette article étant le même que l'an dernier, je ne pensais pas qu'il pût prêter à discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que représentent les dépenses casuelles?

L'hon. M. STEWART: Je ne sais pas si j'ai l'état détaillé, mais c'est pour les frais de déplacement des agents du département, la papeterie et autres chefs de dépenses difficiles à définir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les dépenses de ce département ont augmenté sensiblement depuis quelques années. Je remarque qu'en 1920-1921, le budget était de $446,000; en 1921-1922, $477,000; aujourd'hui, il s'élève à $529,000. Que fait-on de plus?

L'hon. M. STEWART: On a étendu le service extérieur, mais pas considérablement. Mon très honorable collègue se rappelle que le budget de ce département avait été réduit à son minimum, du moins lorsque j'ai pris la direction; malgré tout c'est un service très important. Je voudrais qu'il eût encore plus de ressources à sa disposition. Le service géologique est très important étant donné l'expansion continuelle de l'industrie minière au Canada. Nos expériences sur le combustible ont donné de bons résultats. Nous avons dépensé environ $50,000 de plus en recherches de ce genre que l'on ne dépensait autrefois; mais je crois que ce n'est pas en vain. En effet, en ce qui concerne la fabrication du coke, je serai en mesure de démontrer, dans un projet que j'entends présenter plus tard, qu'on va pouvoir réduire considérablement les frais de chauffage domestique au Canada grâce aux expériences que nous avons faites. Cette année, nous avons agrandi le laboratoire où se font les expériences diverses sur les minéraux et les matières combustibles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela se trouve à Ottawa?

L'hon. M. STEWART: Oui, le laboratoire central. Nous n'avons pas agrandi ailleurs. Voilà donc les nouveaux travaux entrepris par le service.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est un nouveau procédé qu'on a découvert pour la fabrication du coke?

L'hon. M. STEWART: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avec de la houille canadienne?

L'hon. M. STEWART: Oui ou avec de la houille américaine. C'est la transformation du charbon gras en coke destiné à des fins domestiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est le principe de la transformation?

L'hon. M. STEWART: On se sert des fours en Sennet-Solvay pour la récupération des sous-produits. A la suite des expériences faites au laboratoire ici, une usine a été construite à Hamilton et il y en a une autre qui fabrique maintenant ce produit à Winnipeg.

L'hon. M. MANION: Est-ce le coke Solvay qui est aujourd'hui sur le marché?

L'hon. M. STEWART: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces établissements appartiennent au Gouvernement?

L'hon. M. STEWART: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils utilisent les découvertes du Gouvernement?

L'hon. M. STEWART: Pas tout à fait, parce que les fours ont été brevetés aux Etats-Unis. Nous avons conduit bien des expériences et dépensé des fonds pour nous assurer des endroits où ces usines à coke pouvaient le mieux s'établir et quelle population il fallait pour disposer des sous-produits d'un des

établissements. C'est un point tout à fait essentiel dans le procédé de transformation, parce que le gaz d'éclairage est l'un des produits les plus importants et il doit être utilisé sur place. On ne peut pas le transporter.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'enquête était-elle conduite dans le but de s'assurer du chiffre de la population qu'il faut pour absorber les sous-produits en proportion de la production du coke ou le procédé lui-même est-il une découverte des fonctionnaires du département?

L'hon. M. STEWART: Ce n'est pas la découverte des fonctionnaires du département, mais nous avons dirigé beaucoup de recherches relativement aux travaux. Le département des Mines du Canada et celui des Etats-Unis travaillent de concert en ce qui regarde ces procédés qui les intéressent tous les deux. Il serait absolument faux de dire que la découverte est due aux recherches du Canada. Il est vrai que nous avons fait de nombreuses expériences avec la tourbe. Mon très honorable ami sait quand ces expériences ont été instituées. C'est maintenant terminé et nous continuons des travaux d'expérience pour tout ce qui se rattache aux combustibles en général.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelqu'un produit-il de la tourbe, actuellement?

L'hon. M. STEWART: Pas pour le moment, mais nous comptons voir l'usine d'Alfred commencer la fabrication.

M. SUTHERLAND: Est-ce que l'usine de Hamilton dont le ministre a parlé n'existe pas depuis six ou sept ans?

L'hon. M. STEWART: Non.

M. SUTHERLAND: Cinq ans?

L'hon. M. STEWART: Si ma mémoire est bonne, je crois que les travaux ont débuté en mars dernier.

M. SUTHERLAND: On fabriquait du coke à Hamilton il y a au moins cinq ans.

L'hon. M. STEWART: Oui, du coke métallurgique. L'établissement dont je parle est tout nouveau et est entré en exploitation en mars dernier.

M. SUTHERLAND: Je remarque que, depuis 1921, le nombre des employés de ce service s'est augmenté de 37. Une partie considérable de l'augmentation de ce crédit est causée par l'augmentation du nombre des employés.

L'hon. M STEWART: C'est parfaitement vrai.

M. SUTHERLAND: Et, à cette époque, beaucoup de ces employés étaient chargés de faire des expériences avec la tourbe. On a cessé cela.

L'hon. M. STEWART: Cela n'est pas tout à fait exact. Tous les ans nous avons voté certaines sommes pour conduire des expériences et, de temps en temps, nous avons employé des hommes du dehors.

Le très hon. M. MEIGHEN: Actuellement, personne ne s'occupe des recherches sur la tourbe?

L'hon. M. STEWART: Non, pas depuis un an.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est donc terminé, du moins en ce qui regarde le département. Le Gouvernement ne compte pas reprendre ses expériences d'Alfred?

L'hon. M. STEWART: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement compte-t-il que des particuliers vont aller à cet endroit et continuer la production avec les machines qu'il a fournies?

L'hon. M. STEWART: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand?

L'hon. M. STEWART: Les gouvernements du Dominion et d'Ontario ont conclu un arrangement avec une compagnie qui prend l'outillage et commence l'exploitation, mais cette compagnie n'a pas encore pu débuter. Je crois savoir que l'exploitation commencera vers le 1er mai.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la nature de cet arrangement?

L'hon. M. STEWART: La compagnie devait prendre l'établissement et fournir assez de capital pour l'outiller convenablement. Je crois que l'exploitation se fera par l'électricité plutôt que par la vapeur, l'usine recevant l'énergie motrice d'une exploitation voisine.

Elle doit l'exploiter pendant un certain nombre d'années et si elle remplit ses engagements, l'installation lui restera.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et le terrain?

L'hon. M. STEWART: Le terrain est loué, il ne nous a jamais appartenu.

Le très hon. M. MEIGHEN: A-t-on abandonné les expériences relatives à la houille en Saskatchewan?

L'hon. M. STEWART: Oui, quant à nous; c'est-à-dire que nous ne demandons plus de crédits pour cela. Actuellement, M. Hugh Sutherland demande à louer la propriété.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parlez-vous du vieillard?

L'hon. M. STEWART: Je ne le connais pas; il possède des houillères dans les environs. Nous avons réussi à mettre de la houille carbonisée en briquettes, mais dans les premiers temps l'opération qui paraissait avoir donné de bons résultats ici n'a pas été un succès au point de vue commercial. La commission qui dirigeait ces expériences a éprouvé beaucoup de difficultés et dépensé des sommes assez considérables. Plus tard l'on a essayé en coopération avec le Bureau des mines des Etats-Unis un appareil de carbonisation inventé par les Hood-Odell, qui avaient réussi avec du charbon inférieur dans le Dakota Nous avons envoyé là notre houille brute et nos hommes. L'essai a été satisfaisant, nous avons installé un appareil et nous avons fait des expériences complètes. Nous nous sommes rendus compte qu'avec certaines modifications faites par nos employés, la carbonisation pouvait être avantageuse et nous avons mis cette houille en briquettes. Une certaine quantité de ces briquettes fut distribuée à Ottawa parmi ceux qui s'intéressaient à cela et nous en vînmes à la conclusion que les expériences avaient démontré que le procédé pouvait être exploité au point de vue affaire. Mon honorable ami sait que le gouvernement du Manitoba et celui de la Saskatchewan étaient intéressés dans l'usine de Bienfait. M. Sutherland a l'intention de la louer, mais je crois que le procédé que nous utilisions ne lui va pas. Il a depuis longtemps en tête un procédé allemand qu'il a cherché à faire adopter par la commission et il veut l'essayer. Il a expédié son charbon en Allemagne où l'on fera des expériences et nous en attendons le résultat avec intérêt. L'usine continuera de se servir de notre méthode, mais M. Sutherlan adoptera l'autre s'il est convaincu qu'elle est préférable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Possède-t-il l'usine du gouvernement actuellement?

L'hon. M. STEWART: Oui, il en a la maîtrise actuellement.

M. JOHNSTON: Le département a-t-il poussé ses expériences assez pour se convaincre que la tourbe peut être vendue à un prix abordable?

L'hon. M. STEWART: Oui, dans un certain rayon.

M. JOHNSTON: En concurrence avec le charbon?

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. SUTHERLAND: Puisque le Gouvernement abandonne ses expériences, aide-t-il ceux qui continuent? Il y a dans l'ouest de l'Ontario un homme qui expérimente depuis une quinzaine d'années au moins. Il a engagé beaucoup d'argent dans la fabrication de la tourbe et, en différent temps, il en a écoulé d'assez grandes quantités. Il a son usine près de London dans le comté de Middlessex. Je me demande si le Gouvernement aide dans un cas comme celui-là où un particulier expérimente à ses frais. Les briquettes sortant de cette usine et offertes en vente ont donné satisfaction en général, mais c'est une entreprise qui me paraît considérable pour un individu que de poursuivre ces travaux plusieurs années sans recevoir d'aide.

L'hon. M. STEWART: Nous sommes toujours disposés à procurer l'aide possible. Il y a en ville un ingénieur qui prétend que notre méthode qui repose sur le séchage au soleil n'est pas la bonne; il croit à la possibilité de sécher la tourbe au moyen de la pression. Autant que nous sachions, cette méthode qui serait très avantageuse si elle était efficace n'a guère réussi en Allemagne, en Angleterre ou ailleurs. Nous lui fournissons cependant les appareils nécessaires pour poursuivre ses expériences. Je ne puis dire jusqu'à quel point il réussit. Quant aux remarques de mon honorable ami (M. Sutherland) je dois dire que, je n'ai jamais entendu parler de celui auquel il a fait allusion; en tout cas, autant que je sache, il ne s'est pas adressé au département. Ontario est, naturellement, une des sections du Canada qui se trouvent dans une situation grave au point de vue du combustible, et nous y trouvons une quantité immense de tourbe; s'il était possible de traiter cette tourbe d'après un procédé moderne, nous serions certainement très intéressés.

M. JOHNSTON: N'a-t-on pas expérimenté le procédé de la compression dans ce pays? Je me rappelle d'avoir visité il y a vingt-cinq ans, à Toronto, une usine où on tentait d'éliminer l'humidité par la compression. On dépensa plusieurs milliers de dollars, mais sans succès.

M. SUTHERLAND: C'est le procédé de la compression que l'on suivait dans l'usine dont j'ai parlé. Naturellement, la tourbe était séchée autant que possible avant d'être soumise au traitement, et je sais que l'exploitant était plein de confiance dans le résultat final. Au cours des deux dernières années, je n'ai plus entendu parler de ses nouvelles recherches. J'ai visité l'usine en une certaine occasion, et je fus très intéressé; la confiance du propriétaire dans le succès final m'impressionna tout particulièrement. J'ai été désappointé d'apprendre que le gouvernement avait presque abandonné tout espoir de succès avec les

expérimentations conduites dans les environs d'Ottawa. La question du combustible est très importante dans ce pays et on devrait fournir tout l'encouragement possible dans un cas comme celui que j'ai mentionné, si le Gouvernement est en état de le faire, car le succès serait très précieux pour les gens de cette partie du pays.

L'hon. M. STEWART: S'agit-il en partie d'un procédé de compression?

M. SUTHERLAND: Oui, en grande partie; l'usine est très considérable. Le propriétaire est le docteur Williams, de London. Il demeura dans les environs il y a quelques années et acheta la propriété, et depuis il a dépensé une somme importante dans l'établissement d'une usine dans le township de Dorchester.

Le très hon. M. MEIGHEN: Apparemment, l'argent dépensé en briquettes n'a pas rapporté grand'chose.

L'hon. M. STEWART: A bienfait?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Si je comprends bien, le procédé que le Gouvernement a appliqué n'a pas été jugé pratique dans le cas de grandes quantités de tourbe.

L'hon. M. STEWART: Oh oui! il est très pratique. Il y a peut-être la question des dépenses, mais il n'existe aucun doute sur la valeur du procédé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'était pas pratique au point de vue commercial. On a définitivement adopté le procédé en usage aux Etats-Unis. Cela n'est pas très encourageant pour notre travail de recherches, et il semble que nous nous en trouverions mieux si nous nous contentions de surveiller ce que font les autres. Maintenant, toute l'affaire est entre les mains de M. Hugh Sutherland. Si c'est là le monsieur que j'ai à l'esprit, il doit avoir environ 80 ou 82 ans.

L'hon M. STEWART: Il est à la tête de la compagnie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je lui souhaite beaucoup de succès. Je trouve dans tous ces départements une liste de fonctionnaires dont la lecture vous décourage, mais le ministère des Mines mérite la palme pour ce qui est des désignations baroques. Je suppose qu'aucun d'entre nous ne saurait dire ce dont il s'agit, et je serais curieux de faire comparaître quelques-uns de ces fonctionnaires pour voir ce dont ils ont l'air. Par exemple, voici un archéologue, suivi d'un zoologiste (mammifères). un ornithologiste, un botaniste en chef, plusieurs ethnographes, un aide-paléontologiste (vertébrés). Puis on a un premier traducteur. On se demande ce qu'il peut bien traduire.

L'hon. M. STEWART: Il fait la traduction pour notre édition française.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas ce qu'il pourrait avoir à traduire, soit en français, soit en anglais, au ministère des Mines. Puis nous avons encore un spécialiste de la tourbe, bien que le travail sur ce produit soit terminé; puis un taxidermiste et erpétologiste en chef, un cartographe; un artiste (paléontologie des vertébrés) et deux artistes adjoints; un ethnographe adjoint, deux préparateurs spécialistes de collection, un paléontologiste adjoint des vertébrés, trois préparateurs sénior de collection, et le reste. Quel est l'auteur de ces noms? Je n'ai pas mentionné l'herboriste adjoint. Plusieurs fonctionnaires ont quitté le département, je sais mais il semble qu'il y a encore une foule de gens qui s'occupent de travaux qui n'ont rien de commun avec la minéralogie.

L'hon. M. STEWART: C'est vrai; toutes ces appellations étranges viennent du musée.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est leur place.

(Le crédit est adopté.)

La séance est levée à onze heures quarante-cinq minutes du soir.

La Chambre siégeant en comité, a adopté les crédits suivants:

Mines:	
Salaires..	$529,670
Dépenses casuelles..	6,700

Mercredi, 25 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail) dépose le rapport du commissaire nommé par le Gouverneur en conseil pour examiner, sous l'empire de la loi des enquêtes sur les coalitions, 1923, une prétendue coalition des marchands de charbon de Winnipeg et autres endroits de l'Ouest du Canada.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque).

IMPORTATIONS DE VERRE

M. DESLAURIERS demande:

1. Le Gouvernement sait-il que la Dominion Glass Company importe des Etats-Unis, comme produits non finis, des produits complètement ouvrés, qu'elle enlève l'étiquette "Made in United States" sur la caisse pour lui substituer "Made in Canada" dans sa fabrique de Toronto, et qu'elle distribue ces produits ainsi modifiés au public?

2. Le Gouvernement peut-il empêcher cet état de choses qui porte préjudice aux ouvriers canadiens?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Le Gouvernement ne possède pas les renseignements demandés dans la question n° 1 et la réponse est, par conséquent: Non.

TRAFIC DU CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quelles sont les proportions mensuelles du tonnage partant des différentes provinces, sur le réseau du National-Canadien et des compagnies qui lui sont affiliées, par rapport au trafic total de l'année en 1923 et 1924 respectivement?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Pourcentage mensuel du trafic-marchandises productif pour chaque province

Province	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1923												
Ile du Prince-Edouard	.01	.01	.01	.03	.04	.03	.02	.02	.02	.03	.06	.03
Nouvelle-Ecosse	.39	.44	.54	.50	.58	.50	.36	.42	.41	.44	.45	.30
Nouveau-Brunswick	.33	.34	.34	.55	.21	.43	.36	.36	.34	.36	.32	.28
Québec	1.10	.93	1.12	1.43	1.07	1.82	2.08	1.66	1.80	1.59	1.45	1.16
Ontario	2.74	2.42	2.77	2.92	2.95	3.81	3.87	4.01	3.99	4.50	3.83	2.99
Manitoba	.49	.36	.58	.49	.32	.53	.45	.47	.85	.85	.64	.46
Saskatchewan	.76	.45	.83	.88	.92	.57	.43	.28	1.07	2.86	2.52	2.23
Alberta	.91	.90	.60	.47	.38	.37	.34	.48	.60	1.49	1.80	1.66
Colombie-Anglaise	.11	.09	.12	.11	.14	.16	.18	.14	.17	.18	.15	.12
1924												
Ile du Prince-Edouard	.02	.02	.03	.02	.03	.03	.02	.02	.02	.05	.08	.03
Nouvelle-Ecosse	.32	.26	.45	.45	.45	.39	.41	.39	.40	.43	.39	.36
Nouveau-Brunswick	.31	.42	.52	.46	.37	.31	.33	.31	.30	.35	.33	.29
Québec	1.08	1.20	1.65	1.50	1.65	1.73	1.71	1.57	1.68	1.72	1.33	1.21
Ontario	2.75	2.96	3.45	2.67	3.14	2.99	2.91	3.09	3.83	4.77	3.67	2.96
Manitoba	.37	.47	.53	.39	.46	.52	.41	.37	.69	1.16	.91	.46
Saskatchewan	1.00	.74	.67	.71	1 14	1.62	1.10	.30	.36	1.79	1.72	1.12
Alberta	1.76	1.17	.96	.82	.87	.74	.77	.41	.68	1.19	1.74	1.59
Colombie-Anglaise	.10	.10	.13	.14	.16	.13	.13	.14	.16	.20	.16	.14

RAPPORTS DU Dr BIRCHARD

M. GOULD demande:

A propos de la question n° 21 inscrite au Feuilleton du 27 février 1925, et à laquelle le ministre du Commerce a répondu, en partie, comme suit: "Un rapport de nature spéciale a été reçu en 1924, et n'a pas été imprimé."

1. Pourquoi ce rapport spécial soumis en 1924 n'a-t-il pas été imprimé?

2. Y a-t-il d'autres rapports du Dr Birchard?

3. Dans l'affirmative, combien, de quelles dates; sinon, pourquoi?

4. Le département a-t-il demandé un rapport du laboratoire d'essai des grains à Winnipeg, ou au Dr Birchard, dans les années 1921, 1922, 1923 et 1924?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Tel qu'il a été répondu au n° 6 de la question n° 21 du Feuilleton du 27 février 1925, et dont il s'agit ci-dessus, ce rapport n'a pas encore été imprimé, parce qu'il fut soumis au Dr H. M. Tory, président du conseil honoraire consultatif des recherches scientifiques et industrielles. Le Dr Tory était alors dans l'Ouest et fit savoir qu'il désirait, à son retour à Ottawa, discuter plus longuement le sujet de ce rapport avec le ministre. Les choses en sont là présentement.

2. Les seuls rapports publiés du Dr Birchard sont: Rapport sur des expéditions d'essai de blé en vrac de Vancouver par le canal de Panama au Royaume-Uni (1918), et un rapport préliminaire pris en date du 31 décembre 1919, sur travail accompli par le laboratoire des grains du Dominion depuis ses débuts en 1918. Ces rapports ont été abondamment distribués dans le temps; le premier est épuisé, et il reste encore quelques exemplaires du second.

Quand aux autres rapports, on les trouvera dans la liasse des nombreux rapports soumis aux commissaires des grains par le Dr Birchard, dont plusieurs se composent d'un ou deux feuillets dactylographiés concernant le travail accompli au cours du mois, annonçant qu'on faisait des expériences ou qu'on en poursuivait d'autres, mais qu'à ce moment on ne pouvait tirer de conclusions. Il y a aussi des rapports du Dr Birchard au sujet d'expériences faites sur certains échantillons fournis au Dr Birchard par l'inspecteur en chef des grains.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Le Dr Birchard a reçu des instructions permanentes au sujet des rapports à faire. En avril 1914, sur l'ordre du ministre il reçut instruction de faire un rapport mensuel, mais au cours des années dont on fait mention, aucune demande de rapport ne lui fut adressée,

vu que sur les instructions de sir George Foster, alors ministre du Commerce et en date du 8 février 1916, le Dr Birchard passa à la commission des grains, avec laquelle "il devra coopérer et à laquelle il devra faire rapport". Le Dr Birchard fut de plus averti que l'instruction quand au travail qu'il aura à faire "lui viendra de la commission des grains."

Toutefois en 1921, le département écrivit au Dr Birchard lui demandant de reviser les épreuves de sa brochure n° 2, dont la publication a été approuvée en juillet 1920 par la commission des grains.

On avait ordonné l'impression de deux mille exemplaires de cette brochure en août 1920. Il fut toutefois impossible d'obtenir la revise du Dr Birchard; voilà pourquoi en novembre 1921 le département fut obligé de donner instruction à l'imprimeur d'annuler la commande et de distribuer.

REPARATIONS AU "LAURENTIAN"

L'hon. M. BAXTER demande:

1. A-t-on demandé des soumissions pour les réparations au navire du Gouvernement *Laurentian*, vers le mois d'août, et dans l'affirmative, quand ces soumissions ont-elles été closes?
2. Quelles soumissions a-t-on reçues, quel était le montant de chacune, et laquelle a été acceptée?
3. Dans quel temps le travail devait-il être fait?
4. Quand le travail a-t-il été achevé?

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

1. Oui, dans les journaux de Saint-Jean. Les soumissions se sont closes le 13 septembre 1924, à midi.

2. Soumissions reçues et leur chiffre:—

Boiserie et calfatage.—Chapman & Moore, Saint-Jean, (N.-B.), $1,000; Herbert E. Stackhouse, Saint-Jean, (N.-B.), $375; Union Foundry & Machine Works, Ltd., Saint-Jean, (N.-B.), $350.

Toiles.—Howard E. Holder, Saint-Jean, (N.-B.), $350; George E. Holder, Saint-Jean, (N.-B.), $287.

Ouvrage de tapissier.—Emery's Ltd., Saint-Jean, (N.-B.), $74.50.

Ouvrages en fer.—Wm. Lewis & Son, Saint-Jean, (N.-B.), $1,280; Union Foundry and Machine Works, Ltd., Saint-Jean, (N.-B.), $1,500; St. John Iron Works, Saint-Jean, (N.-B.), $1,800.

Peinturage.—John E. Courtney, Saint-Jean, (N.-B.), $185; John Johnston & Son, Saint-Jean, (N.-B.), $225; James Huey, Saint-Jean, (N.-B.), $268; Red Cross Memorial Workshop, Saint-Jean, (N.-B.), $325.

Réparations aux machines.—St. John Iron Works, Ltd., Saint-Jean, (N.-B.), $440.

Chaudière.—St. John Iron Works, Ltd., Saint-Jean, (N.-B.), $179.

Peinturage, chaudière, ouvrage en fer, réparations aux machines et à la boiserie.—St. John Dry Dock and Shipbuilding Co., Ltd., Saint-Jean, (N.-B.), $4,600.

Les soumissions acceptées sont les suivantes:—

Réparations aux machines.—St. John Iron Works, $440.

Boiserie et calfatage.—Union Foundry and Machine Works, Ltd., $350.

Toiles.—George E. Holder, $287.

Ouvrage de tapissier.—Emery's Ltd., $74.50.

Peinturage.—John E. Courtney, $185.

Réparations aux chaudières.—St. John Iron Works, $179.

Ouvrages en fer.—On avait accepté l'offre de Wm. Lewis & Son, mais cette maison avertit ensuite le département qu'elle ne pouvait achever les travaux dans le délai spécifié par le plus bas soumissionnaire après elle, l'Union Foundry & Machine Works, à savoir en 15 jours; la soumission de cette dernière, $1,500, fut donc acceptée. Le travail s'est fait en 10 jours.

3. En demandant des soumissions, nous n'avions pas spécifié de délai pour l'exécution des travaux; nous demandions aux soumissionnaires de mentionner le nombre de jours qu'ils emploiraient pour compléter l'ouvrage et l'établissement qui s'engageait à exécuter les travaux spécifiés dans le plus bref délai obtenait la préférence, mais non sans que nous ayons offert au plus bas soumissionnaire de parachever l'ouvrage dans le temps fixé par son concurrent. Les divers contrats devaient être remplis dans des périodes allant de six à quinze jours, selon l'importance de l'ouvrage entrepris.

4. Tous les contrats ont été remplis vers le 1er novembre 1924.

LA BRITISH EMPIRE STEAMSHIP CORPORATION ET LA MAIN-D'ŒUVRE CHINOISE

M. NEILL demande:

A propos des 105 Chinois auxquels on permet de travailler sur les vapeurs de la British Empire Steamship Corporation, et pour lesquels un cautionnement de $105,000 a été déposé par cette compagnie en garantie du renvoi éventuel de ces Chinois, comme il a été dit à la Chambre le 28 avril 1924, quelques-uns de ces Chinois ont-ils été renvoyés, ou travaillent-ils encore pour la compagnie en question?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Seulement quatre-vingt-dix-neuf Chinois ont servi comme hommes d'équipage à bord des navires de la British Empire Steel Corporation, Limited, depuis le dépôt d'un cautionnement de $105,000. De ce nombre, 73 sont sortis du Canada, 5 ont déserté dans des ports canadiens, pour lequel délit la British Empire Steel Corporation, Limited, a

payé des amendes au total de $5,000, et il en reste 17 comme hommes d'équipage du vapeur *Rosecastle*.

COMMISSION DU PORT DE VANCOUVER

M. BLACK (Yukon) demande:

1. Les commissaires du port de Vancouver sont-ils tenus de consacrer tout leur temps aux fonctions de commissaire du port?

2. Les commissaires du port peuvent-ils être directement ou indirectement intéressés dans une maison de commerce ou corporation qui négocie avec la commission?

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

1. Non.

Le règlement n° 8 établi par la commission du port de Vancouver décide ce qui suit:

La commission ne pourra traiter d'affaires avec aucun de ses membres; nul commissaire, fonctionnaire ou employé, nul individu au service de la commission ne pourra avoir part, directement ou indirectement, à une entreprise concernant quelques travaux exécutés par la commission. Toutes les opérations seront conduites par l'entremise du secrétaire ou d'un agent spécialement désigné à cet effet, sous la réserve d'être approuvée par la commission.

LE QUAI DE KEMPT HEAD

M. HANSON demande:

1. Quels travaux a-t-on faits au quai de Kempt-Head, comté de Victoria (N.-E.), dans l'année civile 1924?

2. Les travaux ont-ils été faits à l'entreprise ou à la journée?

3. Dans le premier cas, quels étaient l'entrepreneur et le prix de l'entreprise, et a-t-on demandé des soumissions?

4. Si l'on a reçu plus d'une soumission, quels étaient les noms de chaque soumissionnaire et le montant de chaque soumission?

5. Si les travaux ont été faits à la journée, combien y avait-il d'employés, quels étaient leurs noms, le chiffre de leurs salaires, le nombre de jours d'ouvrage de chacun, et le nombre des chevaux employés?

6. Si les travaux ont été faits à la journée, combien a-t-on payé pour les différentes classes de matériaux, à qui l'a-t-on payé, et à quel prix?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

Année civile 1924.

1. L'extérieur du quai a été renforcé à l'aide de pilotis jointifs de bois indigène enfoncés le long du quai et assujétis à l'encaissement.

2. A la journée.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Répondu sous le n° 2.

5. a) Huit hommes ont été employés.

b) J. W. McKenzie, conducteur des travaux, 28 jours à $3.50 par jour, $98; J. C. Smith, manœuvre, 13 jours à $2.50 par jour, $32.50; James Fraser, charpentier, 18 jours à $3 par jour, $54; Rod. McKenzie, manœuvre, 1 journée à $2.50 par jour, $2.50; J. P. Morrisson, manœuvre, 4 jours à $2.50 par jour, $10; W. K. Morrisson, manœuvre, 6 jours à $2.50 par jour, $15; D. M. McKay, manœuvre, 5 jours à $2.50 par jour, $12.50; Th. McQueen, manœuvre, 3 jours à $2.50 par jour, $7.50.

c) Huit chevaux.

6. D. W. McKay, 243 pieds courants de pilotis de 27 par 7 à 10c. le pied courant, $24.30; John C. Smith 324 pieds courants de pilotis, 27 par 7 à 10c. le pied courant $32,-40; A. K. McKenzie, 500 pieds de bois à $26 le mille livré, $13; Rod. McKenzie, 405 pieds courants de pilotis 27 par 7 à 10c. le pied courant, $40.50; R. Musgrave & Sons:

250 boulons de 24 pouces, diamètre $\frac{7}{8}$, 1,000 livres à $5.75 le cent livres	$ 57.50
1 crochet pour le sonnette	3.00
27 livres de câble de 3 pouces à 25 c. la livre	6.75
4 livres de câble de 1 pouce $\frac{1}{2}$, à 25c. la livre	1.00
1 quart de crampons, à 6c. la livre	6.00
1 tarière de $\frac{3}{16}$ de pouce	1.25
1 vilebrequin	1.25
2 gallons de peinture, à $5.50	11.00
1 pinceau	1.15
1 gallon d'huile	1.70
2 verres	.50
Frais de transport par chemin de fer	.46
	$ 91.56

FORMULES FRANÇAISES DE DECLARATION POUR L'IMPOT SUR LES REVENUS

M. DOUCET demande:

1. Pourquoi le Gouvernement refuse-t-il de donner des formules françaises de déclaration aux personnes qui les demandent au bureau de perception de l'impôt sur le revenu, à Montréal?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de poursuivre les personnes qui ne remplissent pas les formules anglaises parce qu'on leur a refusé des formules françaises?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes et de l'Accise):

1. A cause des changements qui ont été faits dans les formules de déclaration, la distribution en a été retardée, mais on en distribuera imprimées dans les deux langues aussitôt que possible.

2. La distribution aura lieu assez tôt pour permettre aux contribuables de répondre aux exigences de la loi.

PERMIS DE PECHE OCTROYES AUX ETRANGERS

M. McQUARRIE demande:

1. Le gouvernement japonais a-t-il fait des représentations au gouvernement canadien sur la limitation des permis de pêche à d'autres que les sujets britanniques, blancs et indiens?

2. Dans l'affirmative, quelles représentations?

3. Quelle réponse le gouvernement canadien a-t-il donnée au gouvernement japonais à ce sujet?

4. Est-il vrai que le gouvernement japonais a refusé de modifier la convention entre le Canada et le Japon quant au nombre des Japonais qui peuvent annuellement entrer au Canada?

5. Le gouvernement japonais a-t-il fait quelque proposition au gouvernement canadien à ce sujet?

6. Dans l'affirmative, quelles propositions?

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

1. Non.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

LA SERRE DE LA FERME EXPERIMENTALE D'OTTAWA

M. SENN demande:

1. Combien au total a coûté la nouvelle serre construite à la ferme expérimentale centrale, en 1924?

2. Quel était le prix du contrat de plomberie?

3. La plomberie était-elle satisfaisante après que l'architecte l'eut accepté?

4. Dans le cas contraire, combien ont coûté les changements nécessaires?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. $18,032.39.

2, 3 et 4. Nulle entreprise n'a été adjugée pour travaux de plomberie. Les drains furent posés par le personnel du département au coût de $152.95 et ils donnent satisfaction à tous les points de vue. Pour ce qui est de l'installation du système de chauffage, nous avons acheté les matériaux et l'installation a été faite par le personnel du département au coût de $4,101.08. Aux premiers froids, il fut constaté que la chaudière était trop petite pour chauffer la serre. Le vendeur a repris l'ancienne chaudière au plein prix et il en a fourni une nouvelle au coût supplémentaire de $295; la main-d'œuvre pour l'installation a coûté $187.50.

LA MARGAREE FISH ASSOCIATION

M. HANSON demande:

1. Le département des Pêcheries est-il au courant des procédures prises devant les tribunaux de la Nouvelle-Ecosse par M. John C. Leblanc et autres de Margaree-Est (N.-E.), contre la Margaree Fish Association, dans les années 1922, 1923 ou 1924?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces poursuites?

3. Le Gouvernement ou un de ses départements était-il partie à cette poursuite?

4. Le Gouvernement ou un de ses départements a-t-il payé une partie des frais, dommages ou dépenses de ces procédures?

5. Dans l'affirmative, combien et pourquoi le Gouvernement ou un de ses départements a-t-il payé cette somme?

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

1. En 1923, John C. LeBlanc et al., de Margaree-Est, ont intenté un procès devant la cour suprême de la province de la Nouvelle-Ecosse à Sévérin J. Arseneau, de Belle-Côte, comté d'Inverness, N.-E., président de la Margaree River Salmon Fisheries Association, réclamant une somme de $592.40; ils alléguaient avoir fait partie de la Margaree Fisheries Association durant l'année 1922 et réclamaient parts égales avec les autres membres dans le partage d'une somme de $2,250 que l'association a reçue pour le saumon qu'elle avait fourni.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Non.

4. Non.

5. Répondu sous le n° 4.

M. ALBERT E. ROBICHAUD

M. DOUCET demande:

1. Quand M. Albert Robichaud a-t-il été destitué comme maître de poste de Lamèque, comté de Gloucester (N.-B.)?

2. Pourquoi l'a-t-on destitué?

3. Etait-ce pour ingérence politique? Dans l'affirmative, a-t-il eu enquête?

4. Qui a porté plainte au Gouvernement?

5. Qui a fait l'enquête?

6. A-t-on établi les accusations?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes):

1. Le 23 janvier 1924.

2. Pour ingérence dans la politique active.

3. Oui.

4. J. G. Robichaud, député.

5. C. T. Richard, avocat, Bathurst (N.-B.).

6. Oui.

DROITS SUR LES MACHINES DE MEUNERIE

M. DOUCET demande:

1. Le département des Douanes et de l'Accise a-t-il en aucun temps remboursé des droits sur des machines de meunerie importées des Etats-Unis?

2. Quelle est la politique du département sous ce rapport?

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

1. Il n'y a pas trace dans les archives du département que les droits de douane aient été remis sur des machines de meunerie importées des Etats-Unis.

2. Le département n'a pas de ligne de conduite spéciale à ce sujet, étant donné qu'il est tenu de faire observer le tarif douanier sanctionné par le Parlement.

LES REPARATIONS AU QUAI DE MATANE

M. JONES demande:

1. Qui était inspecteur des réparations au quai public de Matane (P.Q.)?

2. Avait-il la compétence voulue?

3. Qui a recommandé sa nomination?

4. Est-il le fils du député actuel?

5. Le Gouvernement sait-il que ce quai a été sérieusement endommagé?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Joseph R. Pelletier.

2. Oui.

3. Il fut nommé par la commission du service civil.

4. Pas de renseignement.

5. Oui.

QUESTIONS CONVERTIES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS

L'ETABLISSEMENT DES SOLDATS

Par M. GOULD:

1. Combien au total a-t-on déboursé pour l'établissement des soldats (a) sur des terres, (b) comme pêcheurs ou autrement?

2. Combien a coûté au total chaque année l'établissement des soldats, y compris les salaires, frais de voyage et autres dépenses, jusqu'ici?

3. Combien les soldats-colons ont-ils payé chaque année à la commission d'établissement?

4. Quel est le total des paiements annuels que doivent ces colons?

5. Quelle est la somme totale à payer de ce chef, intérêt compris?

LES COMMISSIONS D'ENQUETE SUR LE COMMERCE DU GRAIN

Par M. GOULD:

1. Quel est le nom officiel particulier des quatorze dernières commissions nommées pour s'enquérir du commerce des grains?

2. En quelles années les différentes commissions ont-elles été nommées?

3. Combien chacune de ces commissions a-t-elle coûté?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

IMPORTATIONS DE MACHINES DE CONSERVERIES

Par M. GRIMMER:

Relevé indiquant pour les mois de mai et juin 1924 la valeur facturée des importations au Canada de machines de conserverie propres à l'outillage d'une conserverie de fruits ou baies, et libérées par les douanes avant le paiement des droits, ainsi que copie de la correspondance et des papiers que le département des Douanes ou un membre du Gouvernement a reçus au sujet de ces importations, avec un état pour les premiers six mois de l'année 1924 indiquant les importations au Canada de machines de conserverie propres à outiller une conserverie de fruits ou baies, sur lesquelles les droits ont été payés, avec indication des droits payés et la valeur facturée des importations en question.

RAPPORTS DES TRAVAUX AUX ELEVATEURS DE VANCOUVER

Par l'hon. M. STEVENS:

Copie de chacun des rapports que l'inspecteur des travaux à Vancouver, Colombie-Anglaise, représentant le gouvernement canadien ou la commission du port de Vancouver, sur (a) l'agrandissement de l'élévateur n° 1, (b) la jetée et la superstructure de l'élévateur n° 1, (c) l'élévateur n° 2, (d) la rallonge et la jetée de l'élévateur n° 3.

NOMINATION DU COMITE SPECIAL RELATIF AUX TARIFS MARITIMES

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

Qu'un comité spécial comprenant MM. Black (Halifax), sir Henry Drayton, Duff, sir Eugène Fiset, Halbert, Johnston, Kennedy (Glengarry), Leader, McKay, McMaster, McMurray, Rinfret, Sinclair (Queen), Stevens et Stork, soit nommé pour étudier la résolution ayant pour objet de donner au Canada le contrôle de certains tarifs maritimes en confirmant une convention entre Sa Majesté et sir William Petersen, C.C.E.B., comme le déclare la résolution en question, et que le comité ait pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et archives, et de faire rapport en temps utile.

[L'hon. J. H. King.]

M. GOOD: Il n'a pas été donné avis de cette résolution et je crois que c'est indispensable. Je demande que cette motion soit réservée.

M. MACLEAN (York-Sud): Je me proposais de parler sur cette motion mais je n'ai pas mes notes sous la main. Si je n'en ai pas l'opportunité maintenant, je serai forcé de faire une déclaration lors de la discussion du budget peut-être. J'aimerais à me faire entendre à ce sujet.

Le très hon. MACKENZIE KING: Réservons cette résolution comme avis de motion.

M. l'ORATEUR: Réservée comme avis de motion en vertu de l'article 40 du règlement.

M. MACLEAN (York-Sud): Le premier ministre nous dira-t-il quand elle nous sera soumise?

Le très hon. MACKENZIE KING: A la prochaine séance.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES PENSIONS

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement civil des soldats) propose que la Chambre se forme en comité général à la prochaine séance pour étudier un projet de résolution ainsi conçu:

Qu'il y a lieu de modifier la loi des pensions et ses lois modificatrices, et de pourvoir à

(1) Une pension accordée pour incapacité complète lors de son congé, à un ex-soldat souffrant du mal vénérien, et qui a été en service sur le théâtre de la guerre;

(2) Une prorogation de la période dans laquelle les ayants droit d'un pensionnaire des classes de 1 à 5 pourront être pensionnés après son décès;

(3) Une pension définie irréductible de deux ans en cas de tuberculose pulmonaire;

(4) Définir quel sera le paiement final dans les cas d'incapacité entre cinq et quatorze pour cent et les conditions qui régiront les paiements de cette nature;

(5) La modification de l'article 27 de la loi, afin de décréter le paiement que le statut actuel ne prévoit pas;

(6) Des conditions dans lesquelles la pension pourra être maintenue aux parents à la charge du militaire;

(7) L'adjudication ou le refus d'une pension à la veuve d'un pensionné en tenant compte de son état lors de son mariage, et aux conditions dans lesquelles les pensions pourront être payées à des mères qui peuvent devenir veuves;

(8) Ne pas rayer une pension pour conduite immorale tant qu'une occasion de défense n'a pas été fournie, et pour le rétablissement en certains cas de pensions rayées;

(9) Des pensions augmentées pour les mères dont les maris sont physiquement incapables ou dans un état de dépendance;

BUREAU DES DEBATS FRANÇAIS
CHAMBRE DES COMMUNES

(10) La modification des tableaux de la loi de façon à rendre la pension égale au tarif actuel plus l'indemnité, et à diviser équitablement les pensions d'enfants;

(11) La nomination nouvelle des membres sortants du bureau fédéral d'appel, et au maintien du quorum à trois membres.

Son Excellence le Gouverneur général a été informé de l'objet de cette résolution et il en recommande l'examen à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES FRUITS

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme en comité génral à la prochaine séance pour étudier un projet de résolution ainsi conçu:

Qu'il y a lieu de modifier la loi des fruits, chapitre 15 des Statuts de 1923, et de décréter:

(a) L'abolition des qualités combinées de pommes, pommettes et poires;

(b) Que sur approbation du Gouverneur en conseil le ministre peut prescrire des qualités additionnelles pour les variétés particulières de fruits, prescrire les variétés auxquelles ces qualités s'appliqueront; et faire les règlements nécessaires pour rendre efficaces les dispositions proposées à compter de leur publication dans la *Gazette du Canada*.

(c) qu'une personne qui par elle-même ou l'entremise d'un tiers emballe des fruits dans des paquets ouverts ou fermés destinés à la vente, ou qui offre en vente ou vend des fruits, et cote ou représente ces fruits comme étant d'une certaine qualité spécifiée dans l'article 3 de la loi amendée ou dans les règlements qui en découlent, devra faire voir sur le paquet ou sur une étiquette approuvée qui y sera attachée la qualité et autres marques exigées par la loi; et au cas où les fruits ne seraient pas conformes à la qualité marquée comme ci-dessus, la personne sera coupable d'une contravention sous l'empire de la loi.

Son Excellence le Gouverneur général, mis au fait de l'objet de cette résolution, la recommande à la considération de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

LES COLONS SOLDATS

M. GARLAND (Bow-River): Je suis heureux de voir que le Gouvernement a déposé un projet de loi relatif aux pensions. Quand va-t-il présenter à la Chambre une mesure législative concernant le placement agricole des soldats, la nouvelle évaluation des terres des colons soldats?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je me renseignerai à ce sujet. Ainsi que le premier ministre l'a annoncé hier le débat sur le budget va continuer sans interruption. S'il y a un bill au programme concernant ce qui fait l'objet de la question de l'honorable député, nous espérons laisser à la Chambre tout le temps voulu pour l'étudier.

CONVENTION DE COMMERCE AVEC L'AUSTRALIE

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Le ministre intérimaire des Finances est-il en mesure de nous dire quelque chose au sujet de ses difficultés avec l'Australie relativement à la convention de commerce avec ce pays?

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je n'ai rien à annoncer pour le moment.

DEMANDES DE PRODUCTION DE DOCUMENTS

L'hon. M. MANION: J'adresse une demande au secrétaire d'Etat concernant un ordre adopté par la Chambre voilà trois semaines pour la production d'un état des différentes commissions royales. Il n'y a pas très longtemps j'ai posé une question au sujet de deux commissions; on m'a répondu le lendemain. Je ne m'explique pas le retard aujourd'hui. Quand va-t-on déposer ce document sur le bureau de la Chambre?

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat): J'ai expliqué l'autre jour qu'un autre ordre fut adopté plusieurs jours après la demande de l'honorable représentant; il intéresse un grand nombre d'années. On prépare les deux états en même temps. Je vais prier les fonctionnaires de mon département de faire hâte.

LA LOI DES GRAINS

M. GARDINER: Est-ce que les amendements projetés à la loi du grain du Canada sont prêts? Quand le Gouvernement va-t-il les proposer à la Chambre?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je crois que le ministre du Commerce (l'hon. M. Low) voudrait répondre à cette question. L'honorable député consentira sans doute à réserver sa question jusqu'à ce que le ministre soit en Chambre.

LES OUVRIERS DES MINES ET DES ACIERIES

M. SPENCER: Je veux faire lecture d'une dépêche que j'ai à la main et là-dessus poser une question au ministère. Voici le télégramme:

A Glace-Bay aujourd'hui 2,045 familles, plus de 12,000 personnes sont à la ration. Le nombre augmente tous les jours; on estime qu'il faudra $11,000 pour cette semaine. De ce montant on a seulement $1,760 en main, juste ce qu'il faut pour acheter les aliments absolument indispensables. A l'exception de la province de Nouvelle-Ecosse l'aide nous vient seulement d'Ottawa sauf un petit nombre de contributions individuelles.

Ce télégramme a été adressé à Mme Freiman qui dirige, je crois, le comité d'assistance; il porte la signature du révérend M. A. McAdam, du révérend A. M. McLeod et de Mme B. Siegel.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): J'ai exposé plusieurs fois l'attitude du Gouvernement; elle n'a pas changé. J'espère qu'en conséquence de cette dépêche dont l'honorable représentant vient de donner lecture d'autres villes feront aussi bien qu'Ottawa en cette circonstance.

M. GOOD: J'ai remarqué dans le journal de ce matin une lettre ouverte du Canon Scott au premier ministre au sujet de la situation en Nouvelle-Ecosse. L'a-t-on signalée à l'attention du premier ministre. Se rend-il compte de la gravité de la situation et à quel point il y a lieu de ne pas conclure que les mineurs de la Nouvelle-Ecosse en sont rendus à ne voir dans le gouvernement provincial que l'instrument de la British Empire Steel Corporation?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'avais vu dans le journal, ce matin, l'article dont l'honorable député vient de parler, mais au moment où je l'ai lu, je n'avais reçu aucune lettre du révérend M. Scott. Toutefois, en comprenant l'importance, j'avais préparé immédiatement une réponse. Juste au moment où je quittai mon bureau, à trois heures moins cinq, on m'a remis une lettre que j'ai entre les mains. Le timbre indique qu'elle est partie de Québec à dix heures, hier soir. Le nom du révérend M. Scott est sur l'enveloppe et je vois en l'ouvrant que le même nom apparaît au bas de la lettre. Je n'ai pas encore eu le temps de la lire, mais je ne doute pas que ce soit la même lettre qu'ont publié les journaux. Je communiquerai à la Chambre ma réponse, ou plutôt je donnerai lecture d'abord de la lettre, qui est ainsi conçue:

Eglise St. Matthews.

"Cher monsieur:

"Au nom de notre pays, je vous supplie en votre qualité de chef du gouvernement fédéral du Canada, de prendre immédiatement des dispositions pour sauver la vie et arrêter la grande souffrance de 60,000 de nos concitoyens du Cap-Breton.

"S'il n'existe aucune loi dans la constitution du Canada qui vous donne le droit d'éviter la hideuse calamité qui est maintenant très imminente, le simple droit humain vous permet d'intervenir.

"Nous apprenons de personnes responsables, entre autres de l'évêque catholique d'Antigonish et de l'archevêque anglican d'Halifax, que les ressources du comité de secours sont presque épuisées et quand elles le seront complètement, c'est la famine et la mort qui vont suivre.

"En résultat, ce n'est pas seulement sur une seule province, mais sur l'ensemble du Dominion que pèse la responsabilité du sort de nos concitoyens. L'ancêtre dont vous êtes fier de porter le nom fut une fois jugé comme rebelle, parce qu'il avait défendu les droits des opprimés en dépit de la loi. Aujourd'hui, des opprimés réclament un sauveur. Jamais dans le cours de notre histoire, on n'a vu un exemple de patient héroïsme comme celui que manifestent, à l'heure actuelle, des milliers d'hommes, de femmes et d'enfants au Cap-Breton.

"Si l'agonie de ces êtres humains ne pousse pas votre gouvernement à agir, peut-être songerez-vous que le fait de ne pas leur sauver la vie aujourd'hui ébranlera non seulement votre Gouvernement, mais ce qui est pire, l'ordre social de notre pays.

"C'est tout simplement faire le jeu du bolchévisme que nous redoutons tous et qui menace les gouvernements du monde, aujourd'hui. Ce n'est pas pour cela que nous devons traiter justement nos concitoyens, mais les égoïstes qui font la sourde oreille aux appels de la misère devraient en tenir compte."

Veuillez agréer, etc.,

F. C. SCOTT.

A cela voici ce que j'ai répondu:

Cabinet du premier ministre,
Ottawa, le 25 mars 1925.

Révérend CANON F. G. SCOTT, M.A., D.C.L.,
Eglise St-Matthews,
Québec, P.Q.

Révérend monsieur,—J'ai lu dans le journal de ce matin une lettre ouverte que vous m'adressez, mais dont je n'ai pas encore reçu l'original. Cette lettre est un appel en faveur des citoyens du Cap-Breton qui ont besoin d'assistance.

Chaque fois que, dans un cas urgent, un appel a été fait par le gouvernement d'une province au nom de ses citoyens, quels qu'ils soient, le Gouvernement dont j'ai l'honneur d'être le chef n'a jamais manqué d'y donner son attention immédiate et approfondie et d'y donner suite de la façon et dans la mesure que les circonstances paraissaient justifier. Je crois aussi que nos gouvernements provinciaux ont montré le même empressement à répondre aux appels des municipalités sous leur juridiction lorsqu'ils étaient d'opinion que les circonsatnces exigeaient leur intervention.

Si l'on devait reconnaître que le gouvernement fédéral, sans y être sollicité par le gouvernement de la province concernée, surtout lorsque sa législature est en session, est tenu, à la demande d'un citoyen d'une autre province, d'employer les fonds fédéraux dont il est l'administrateur, pour corriger une situation purement locale, aussi grave fût-elle, je craindrais fort que cela eût pour effet, si je peux me permettre de citer vos propres mots, "d'ébranler l'ordre établi dans notre pays".

Je partage votre admiration pour la patience des hommes, femmes et enfants qui ont dû endurer des privations et des souffrances dans la circonstance actuelle. Je n'ai pas moins hâte que vous de voir soulager rapidement cette misère. Je sais aussi, comme vous le laissez entendre, que notre Gouvernement, s'il hésite à répondre à votre appel, est susceptible, au point de vue politique, d'en souffrir, parce qu'on aura mal interprété les motifs qui le font agir ainsi. Mais, pour moi ce n'est pas là-dessus que le Gouvernement doit se baser pour faire ce qui semble juste et à propos dans cette circonstance.

Certes, il est possible, avec le consentement du parlement, d'employer les ressources fédérales pour soulager une détresse existante, peut-être à l'avantage du gouvernement même; mais cela ne nous dégage pas, mes collègues et moi, de la responsabilité de recommander au parlement une attitude qui, une fois adoptée, permettrait des incursions dans les finances fédérales de tous les coins du Dominion et qui finalement ne pourrait servir qu'à aggraver la situation existant actuellement au Cap-Breton et à entraîner de plus en plus fréquemment de semblables conditions chaque fois que s'élèverait un conflit industriel.

Pour éviter ce bolshevisme dont parle votre lettre, j'estime que le gouvernement fédéral doit suivre ce qui paraît être la voie constitutionnelle dans toutes les questions comportant des droits et des responsabilités pour les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral.

Veuillez agréer, etc.,

W. L. MACKENZE KING.

M. WOODSWORTH: Le premier ministre prétend-il qu'il existe actuellement une raison constitutionnelle qui l'empêche de secourir les mineurs de la Nouvelle-Ecosse?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne crois pas que ce soit le moment de discuter cette question. Je pense avoir bien défini l'attitude du Gouvernement dans la lettre que je viens de lire.

LIBRE ENTREE DE LA CHAMBRE

M. NEILL: Monsieur l'Orateur, je désire attirer votre attention sur un règlement qui empêche les députés d'entrer à la Chambre en dehors des séances. Les visiteurs, les touristes et les étrangers peuvent entrer à toute heure du jour quand la Chambre ne siège pas, mais si un député désire aller prendre quelque chose dans son pupitre ou s'il veut faire visiter la Chambre à un ami, il ne le peut pas.

Des VOIX: Pourquoi?

M. NEILL: Je ne crois pas que ce soit raisonnable. Je ne comprends pas du tout la raison de cela.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas le moment de soulever une question de ce genre. Je comprends qu'il y a eu des ennuis au sujet de l'entrée en face de la Chambre, entrée qui est réservée aux députés, aux ministres ainsi qu'aux sous-ministres et secrétaires. J'ai étudié les règlements de plusieurs parlements de l'Empire et du continent européen et il n'existe pas au monde, que je sache, de corps législatif où l'entrée à la Chambre soit aussi libre qu'au Parlement canadien. J'ai moi-même visité la Chambre des communes d'Angleterre et, avant d'arriver à la galerie, il m'a fallu traverser plusieurs cordons d'agents de police et d'hommes d'armes. Il en est de même sur le continent. Le règlement qui s'applique à l'entrée existe depuis que cet édifice est ouvert aux députés et au public en général. Je puis faire observer qu'il existe une entrée publique au centre, et qu'il existe d'autres entrées pour les employés de la Chambre et du Sénat.

M. NEILL: Vous me comprenez mal. Je ne parlais pas de ce qui se passe quand la Chambre siège. Ce dont je me plains, c'est qu'à d'autres moments, le matin par exemple, les députés ne peuvent entrer à la Chambre et avoir accès à leur pupitre.

M. l'ORATEUR: Je ne connais pas de règlement qui empêche un député d'entrer par la porte de côté.

M. NEILL: Il n'y a qu'une petite porte par laquelle nous puissions entrer, elle est en arrière de votre fauteuil.

Des VOIX: A l'ordre.

M. NEILL: N'ai-je pas le droit de parler, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR: L'honorable député peut terminer ses observations.

M. NEILL: Ce que je veux faire ressortir c'est que les députés ne peuvent avoir libre accès à leurs pupitres sauf quand la Chambre siège, et cela me semble absurde. Ce matin, je voulais venir chercher quelque chose dans mon pupitre et le seul moyen pour entrer était de passer par la petite porte en arrière du fauteuil. Ce n'est commode ni pour les députés ni pour leurs amis, s'ils en accompagnent. Je ne vois pas pourquoi il faut les faire passer par une sorte de porte de service.

Des VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: On me dit que, tous les jours et presque continuellement, les deux portes de côté sont ouvertes.

M. NEILL: Je vous demande pardon, elles ne le sont pas.

Des VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: J'y passe moi-même tous les matins.

FONDS DES CANTINES

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général, ajournée le 24 mars, touchant une résolution proposée relativement à la distribution des fonds des cantines.

M. CLARK: La résolution contient deux paragraphes en particulier que je désire commenter. Le premier est le paragraphe (2) qui décrète que la somme de $100,000 à verser à un bureau central de trois administrateurs nommés sans émoluments par le gouverneur en conseil et devant servir selon les sommes et la manière...

...jugées les plus approuvables pour l'entretien et l'assistance d'un service et bureau de réclamations, au bénéfices des vétérans et de leurs ayants droit.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je prie les honorable députés de cesser les conversations. J'entends à peine l'honorable député de Burrard (M. Clark) bien que je sois à portée de sa voix.

M. CLARK: J'approuve presque entièrement le principe énoncé dans cette partie de la résolution, mais je m'oppose à certains détails. J'espère que le ministre modifiera le projet de loi conformément aux remarques que je vais faire, lesquelles s'accordent dans

l'ensemble avec les idées émises par les honorables députés appartenant à tous les groupes, et même avec les siennes. Je remarque d'abord que la résolution ne dit pas que les trois administrateurs devront être des vétérans. Le ministre propose de choisir deux vétérans; je demande qu'ils soient tous trois vétérans. Ce fonds n'intéresse que les anciens combattants, ils devraient être les seuls à l'administrer, et il n'y a pas de raison pour choisir un administrateur en dehors de leurs rangs.

Deuxièmement, s'il faut un bureau de réclamations, et je suis disposé à en reconnaître la nécessité,—les frais d'établissement et d'entretien ne devraient pas être acquittés sur le fonds des cantines, mais sur la caisse publique et j'invoque l'opinion même du ministre à l'appui de la mienne. Il a déposé récemment sur le bureau de la Chambre un document marqué n° 126, où l'on trouve un rapport de M. Scammell au ministre qui contient, paragraphe 13 de la page 10, le passage suivant:

> En discutant la question avec vous, vous êtes cependant tombé d'accord avec moi et sir Arthur Currie, lequel après son entretien avec M. Carruthers, a exprimé l'opinion, énoncée dans sa lettre du 7 mai adressée au premier ministre, que bien que les services rendus par le conseil général de l'Association des vétérans de la Grande guerre, ou l'Alliance des vétérans, Ottawa, en attendant l'établissement d'un bureau de réclamations pussent être proprement imputées sur le fonds d'invalidité, le trésor pourrait tout aussi justement les acquitter, et que, en conséquence cela pourrait prendre la forme d'une avance à rembourser par une demande de crédit au parlement. J'ai fait cette avance le 16 mai 1923. L'on demanda $5,000 de plus dans le crédit n° 543 afin de rembourser. J'ai reçu le chèque de $5,000 le 25 août 1923.

Donc, monsieur le président, le ministre a déjà reconnu que le maintien du bureau de réclamations pouvait être justement imputé sur le trésor. Au fait, il a obtenu en une circonstance un crédit de $5,000 pour ce même service de règlement qu'il propose maintenant de maintenir sur le fonds des cantines.

Une VOIX: Combien cela coûtera-t-il?

M. CLARK: Il est bien difficile de le dire au juste. Pour le savoir et en même temps s'assurer jusqu'à quel point il est nécessaire, je prétends que le bureau doit être indépendant de toute association des combattants comme du Gouvernement lui-même. Le travail du bureau doit se faire sous la direction des administrateurs et c'est une erreur que d'y nommer une représentant de chacune des associations de combattants. Ce n'est pas ainsi que nous obtiendrons l'économie et l'efficacité dans l'administration de ces cent mille dollars. Un bureau d'administrateurs libres sera mieux en état de déterminer exactement le nombre d'employés nécessaires pour le service des réclamations. Le bureau des administrateurs choisirait des employés indépendans du Gouvernement et des associations de soldats. C'est pour cette raison que je proposais qu'en plus de sir Arthur Currie, le deuxième membre du bureau soit laissé au choix des principales associations de combattants. Il existe actuellement, par exemple, quoi qu'en disent plusieurs honorables députés, une association désignée sous le nom de l'Alliance des vétérans du Dominion. Eh bien, si cette Alliance des vétérans du Dominion constitue le conseil qui représente les sept principales associations d'anciens combattants, elle peut choisir l'autre administrateur, et ces deux-là désigneront le troisième. Une fois établi, ce bureau pourra employer un secrétaire et un personnel suffisant pour s'occuper du règlement des réclamations. Ce bureau sera accessible à toutes les associations de soldats. Je le répète, l'idée du ministre d'avoir un personnel de sept employés représentant respectivement les associations de combattants est mauvaise. De plus, si elle est approuvée, les administrateurs n'auront ni discrétion ni autorité puisque le Gouvernement aura tout décidé avant leur entrée en fonction.

Le décret C.P. 1596 que l'on discutait l'autre jour, indique l'importance d'avoir un bureau d'administrateurs libre de toute influence gouvernementale ou d'associations de combattants. Il y est dit à propos du fonds d'invalidité:

> Ce fonds sert généralement à avancer de légers prêts aux pensionnés et autres qui ont besoin d'un secours immédiat et qui d'après le résultat des investigations du département; retireront quelque bien du secours ainsi prêté. L'Alliance des vétérans du Dominion, qui représente les diverses organisation de vétérans du pays, maintient depuis longtemps à Ottawa un bureau d'assistance dans le but d'aider les anciens soldats dans la présentation de leurs réclamations relatives aux pensions, au traitement médical et à autres choses.

On avait décidé d'utiliser l'Alliance des vétérans du Dominion comme bureau des réclamations qu'établissait le bill adopté l'an dernier, comme le dit ce décret du conseil. Je suppose que le ministre a depuis abandonné l'idée d'utiliser ainsi cette association. Depuis l'adoption de ce décret du conseil, certaines complications se sont produites qui empêchent, je crois, l'utilisation de l'Alliance des vétérans du Dominion ou de l'Association des vétérans de la Grande guerre. Comme le ministre l'a déclaré, les diverses sociétés d'anciens soldats, autres que l'Association des vétérans de la Grande guerre se sont opposées à ce que ce bureau des réclamations soit confié à une des organisations. Cette objection est, je crois, bien fondée; et cela confirme ma thèse que le bureau d'administration devrait être indépendant et du Gouvernement et des organisations de vétérans afin que le

service soit ouvert à tous et que chacune des organisations y soit traitée avec justice et sur un pied d'égalité.

Je désire répéter les suggestions que j'ai déjà faites, et formuler l'espoir que certaines de ces suggestions trouvent leur place dans le projet de loi: Premièrement, que l'on tire les $100,000 du trésor public; deuxièmement, que les trois administrateurs soient tous des vétérans; troisièmement, qu'ils ne soient pas nommés par le Gouverneur en conseil mais choisis de la façon qu'a suggéréee l'honorable représentant de Fort-William et Rainy-River et d'autres.

L'hon. M. BELAND: Je ne puis me rappeler au juste ce qui fut suggéré relativement aux appointements. Mon honorable ami nous le dira-t-il?

M. CLARK: Sir Arthur Currie serait un des administrateurs; les principales organisations de vétérans en choisirait un second. J'ai suggéré l'Alliance des vétérans du Dominion si elle existe encore. Si le conseil de cette organisation peut s'entendre, et si cette alliance représente réellement les sept organisations de vétérans, je serais prêt à lui laisser le choix d'un second administrateur.

L'hon. M. BELAND: Un choix unanime ou celui de la majorité?

M. CLARK: Celui de la majorité, je crois. Je suis convaincu que le conseil s'entendrait bientôt sur le choix d'un homme. Puis, les deux ainsi nommés, pourraient en choisir un troisième, et s'ils ne s'entendent pas le Gouverneur en conseil serait chargé de faire la troisième nomination.

Cette résolution contient un paragraphe d'importance vitale que l'on n'a pas encore discuté; c'est le paragraphe 5 qui porte que le reliquat du fonds des cantines, soit environ deux millions de dollars, sera réparti entre les diverses provinces, ce paragraphe dit:

Des allocations, à payer à un Bureau provincial de syndics nommés sans émoluments par le lieutenant-gouverneur en conseil, avec pouvoir de recevoir et de détenir l'allocation provinciale et de pressentir le vœu des intéressés qui habitent la province, au sujet de la répartition des allocations susdites, de déterminer le but auquel l'allocation sera attribuée, d'administrer le fonds dans ce but ou d'en confier l'administration à des tiers, et de faire tout ce qu'indiquera le décret du conseil qui les nommera. Les frais de la fiducie seront à charge de l'allocation.

D'abord, je proteste contre le paiement de ces allocations aux provinces tant que l'on n'aura pas déterminé les fins auxquelles l'argent devra être consacré. La commission Ralston a étudié cette question et exprimé certaines conclusions générales quant aux fins auxquelles l'argent pourrait être consacré. Cette résolution ne demande l'adoption d'aucune conclusion spécifique de la commission Ralston, ni même d'aucune autre solution. On laisse au bureau d'administration, sans rénumération, le soin de s'assurer quels sont les désirs des vétérans. Mais comment le bureau d'une vaste province pourra-t-il obtenir une expression d'opinion des vétérans comme corps, lorsqu'il s'est écoulé sept ans depuis le temps où les hommes se sont pour la dernière fois intéressés à ce fonds? Il sera absolument impossible d'obtenir une expression d'opinion des vétérans maintenant. Nous avons, cependant, assez de témoignages pour risquer certaines suggestions spécifiques quant aux fins auxquelles le bureau d'administration des diverses provinces pourrait consacrer ces deniers, et je vais dans un instant en énumérer quelques-unes.

Je soulève contre la nomination des bureaux provinciaux par le lieutenant-gouverneur de chaque province la même objection que j'ai soumise contre la nomination du bureau central par les autorités fédérales. Il est vrai que nous ne pouvons nommer un homme qui conviendrait à tous dans chaque province, mais nous savons qu'il existe dans chaque province des organisations de vétérans, représentées par des unités provinciales, et ces dernières pourraient s'entendre sur le choix d'un administrateur. On trouve aussi dans chacune de ces provinces—et c'est là, je crois, chose à laquelle nous n'avions pas songé—les unités mêmes qui composaient l'armée canadienne en France.

L'hon. M. BELAND: Ces unités sont-elles encore maintenues?

M. CLARK: Elles le sont. Je doute qu'il y ait une unité du corps canadien ayant servi en France qui n'existe pas aujourd'hui dans la milice canadienne. Dans la plupart des cas, elles sont commandées par des hommes qui les avaient commandées au front ou qui occupaient de hauts postes dans leurs rangs. Dans chacune de ces unités, vous trouverez des groupes considérables d'officiers, de sous-officiers et de soldats ayant servi dans les mêmes rangs, dans le corps expéditionnaire canadien. Il y a de plus, dans chacune de ces unités, un bataillon de réserve où sont enrôlés plusieurs de ceux qui ont servi dans ses rangs. Il est vrai qu'ils n'appartiennent pas à la milice active, mais ils appartiennent à la réserve et ils sont intéressés dans ce fonds, bien qu'ils puissent ne faire partie d'aucune association de vétérans. En outre, ces unités ont leurs clubs et leurs organisations régimentaires. Par exemple, je ne saurais dire exactement quel est l'effectif de mon unité, mais je

sais que le 9 avril de chaque année, de trois à quatre cents de ces hommes se réunissent à un dîner. S'il en est ainsi de toutes les unités dans tous le pays, vous pouvez voir aisément qu'un nombre très considérable de ces hommes s'intéressent encore aux unités de ce corps.

Maintenant, pour l'administration de ce fonds dans les provinces, on pourrait fort bien donner aux unités ayant servi dans l'armée canadienne le privilège de nommer l'un de ces administrateurs. Elles pourraient s'entendre facilement sur le choix à faire, car les unités de la Colombie-Anglaise, par exemple,—et c'est la même chose dans Ontario,—sont embrigadées; le commandant de brigade pourrait connaître les désirs de chaque unité et les communiquer au commandant du district. La même chose pourrait se faire dans l'Ontario où c'est le ministre, je crois, qui nomme les cinq administrateurs. Il y a, je crois, trois districts militaires dans l'Ontario. Je ne sais s'il est nécessaire de limiter le nombre des administrateurs à trois pour chaque province, ou à cinq pour l'Ontario; il serait peut-être bon d'en avoir plus de trois. Je n'ai cependant aucune objection sérieuse à faire là-dessus. Je demande au ministre d'y penser car cela aura pour effet de bénéficier à tous ceux d'entre nous qui sont aujourd'hui dans la vie publique. Cela nous dégagera complètement et fera l'affaire de tout le monde. Dans les diverses provinces, il y a des administrations formées par les deux partis de cette Chambre, et si nous adoptons cette suggestion, on ne pourra soupçonner aucune ingérence politique dans ces nominations. Il en résulterait le plus grand bien pour les vétérans en général. J'aimerais aussi que, dans le projet de loi, le ministre citât les fins auxquelles le fonds pourra être affecté dans les diverses provinces.

L'hon. M. BELAND: On l'avait fait jusqu'à un certain point dans le projet de loi de l'an dernier, dans le dernier article, lequel est reproduit dans le projet de loi qui va être présenté cette année. Je ne sais si mon honorable ami se rappelle cet article qui, je le crois, répond aux idées qu'il suggère. Cet article dit:

Sans limiter les pouvoirs conférés par la présente loi aux lieutenants-gouverneurs en conseil, les principes généraux suivants doivent régir toute distribution ou répartition des sommes attribuées auxdits conseils provinciaux d'administration:

Viennent ensuite les conclusions:

(a) Tous plans formulés devront être basés sur la supposition qu'il y aura des bénéficiaires éventuels pendant plusieurs années à venir.

[M. Clark.]

En d'autres termes, cette conclusion désapprouve la distribution immédiate du fonds parmi les militaires, à tant par tête.

(b) Tout emploi des fonds pour fins de secours devrait être limité à la catégorie de cas pour lesquels il n'y a alors aucune aide disponible provenant de l'Etat, et en particulier aux cas spécialement méritoires;

(c) Si l'institution de bourses dans les écoles et les universités est entreprise pour des enfants spécialement doués d'ex-membres des forces qui sont décédés, ces bourses ne devraient pas être nécessairement réservées aux classes supérieures.

Ce sont là les seules restrictions. On limite les pouvoirs des lieutenants-gouverneurs en conseil. Je ne sais jusqu'à quel point ces propositions s'accordent avec ce que mon honorable ami a dans l'esprit, mais je voulais simplement attirer son attention sur ces faits.

M. CLARK: Je crois pouvoir m'appuyer sur une très forte autorité pour chacune des propositions que j'ai faites; je veux parler de la manière dont le fonds des services unis en Angleterre a été administré. Il est vrai que les deux pays n'ont pas la même étendue, mais on remarquera que j'ai complété les propositions quant aux provinces; en Angleterre, il n'y a pas de province. J'aimerais à lire un mémoire concis qui résume la manière dont ce fonds a été administré:

Le fonds des services unis en Angleterre a été établi par une charte royale. Ce fonds se compose des profits accumulés provenant des ventes dans les cantines des corps expéditionnaires ainsi que d'une partie des profits semblables de la commission des cantines de l'armée et de la marine, auxquels les forces militaires et aériennes royales sont considérées avoir droit.

Il s'ajoute à cela le reliquat des fonds du Central Regimental Institutes qui, dans le passé, étaient administrés par le ministère de la Guerre et l'excédent des fonds régimentaires de corps démobilisés dont les membres décidèrent de remettre ces sommes au fonds dit des United Services. Au 30 septembre 1922, on avait de la sorte reçu des montants dont le total s'établit comme suit:

Bénéfices des cantines..	£7,200,554/15/10
Fonds des corps démobilisés.. ..	42,705/ 7/ 3

En vertu de la charte, le corps chargé de l'administration des fonds est un conseil composé d'un président, nommé par Sa Majesté le Roi...

L'hon. M. BELAND: En conseil?

M. CLARK: Non. C'est un corps constitué en corporation. Il n'est pas du tout semblable à celui que l'on projette ici. C'est une corporation, dont la constitution porte que le président sera nommé par Sa Majesté le Roi. Celui-ci agit peut-être par l'intermédiaire de son conseil, et c'est fort probable. Le premier président fut Son Excellence le Gouverneur général actuel du Canada, à qui succéda le feld-maréchal le comte Haig. Poursuivons:

En vertu de la charte, le corps chargé de l'administration est un conseil composé d'un président, nommé par Sa Majesté le Roi et de douze membres, dont neuf

sont nommés par la Légion britannique et les trois autres par le président, et ces derniers représentent les anciens combattants ne faisant pas partie de la Légion britannique. Le président actuel du conseil d'administration est le feld-maréchal comte Haig. Le premier président fut le présent Gouverneur général du Canada.

On remarquera que le gouvernement anglais n'a rien à faire avec la répartition des fonds. Le conseil d'administration se réunit périodiquement; il décide de toutes les questions de principe qui se posent et il surveille, d'une manière générale, l'exécution de la besogne.

Suit un exposé des dispositions relatives au comité administratif, au comité consultatif financier et à leurs agents particuliers.

On répartit l'argent, en général, suivant les modes énoncés ci-après:

Je signale ces divers modes au ministre et je suis d'avis qu'on devrait s'en inspirer dans la rédaction du projet de loi:

Service des anciens combattants malades.

Allocations de déplacement aux anciens combattants.

Soin des enfants dont ne se charge aucun autre service.

Refuges pour les enfants dont on ne peut convenablement prendre soin dans leurs propres maisons, à cause de la mort de l'un ou des deux parents, et pour les enfants vivant dans un milieu déplorable.

Soin des enfants qu'on ne juge pas à propos de laisser à la garde de leurs pères et mères, de leurs proches ou de leurs tuteurs, particulièrement dans le cas des très jeunes enfants ou de familles dont l'état financier ne permet pas de donner une nourriture et des vêtements convenables aux enfants.

Sous le titre: traitement des convalescents, on lit:

Il arrive souvent que l'état financier de parents dont les enfants relèvent de maladie ne leur permet pas d'accorder à ces convalescents tous les soins voulus.

Traitement médical pour ceux qui nécessitent un traitement médical ou dentaire particulier.

Tuberculose qui nécessite l'intervention chirurgicale d'où découlent, pour des milliers de malheureux enfants, des difformités terribles.

Soins ultérieurs, par lesquels on espère que tout enfant pourra devenir un membre utile de la société.

Le service pourvoit également à l'apprentissage d'un métier ou à un entraînement spécial, dans le cas d'enfants au-dessous de seize ans.

Suit l'exposé d'un mode d'éducation. On n'approuve pas la création de nouvelles bourses scolaires, car l'on considère qu'il en existe déjà suffisamment, ou que la commission d'éducation peut en créer pour les enfants dont les talents les rendent désirables. Tels sont les objets principaux que l'on se propose dans la répartition du fonds britannique, et que l'on pourrait fort bien adopter ici, du moins en partie.

Sir EUGENE FISET: Les règlements que vient de lire mon honorable ami faisaient-ils partie de l'acte fiduciaire, ou furent-ils adoptés par les administrateurs eux-mêmes après qu'ils eurent reçu les fonds? Je crois que ces clauses ne constituent que des règlements; elles n'étaient pas comprises dans la loi. Si je ne me trompe, on laissait aux administrateurs le soin d'établir leurs propres règlements.

M. CLARK: On ne présenta pas de projet de loi à ce sujet, en Angleterre; le tout se borna à la constitution d'une corporation.

Sir EUGENE FISET: C'est le parlement qui constitua la corporation et je doute fort que l'on puisse trouver dans les lettres patentes tous les détails que vous nous avez lus. Si je ne me trompe, les syndics arrêtèrent plus tard ces règlements.

M. CLARK: C'est fort possible.

Sir EUGENE FISET: Le ministre se propose de faire la même chose ici.

M. CLARK: Mais les circonstances ne sont pas les mêmes qu'en Angleterre. Là-bas, on expédia rapidement l'affaire. Les syndics y furent nommés il y a un certain nombre d'années; nous pouvons bénéficier de leur expérience et rejeter tous les détails qui n'ont pas donné satisfaction, pour ne mettre dans notre loi que les clauses satisfaisantes.

Sir EUGENE FISET: C'est exactement, à mon avis, où mon honorable ami se trompe. Le projet de loi devrait être aussi large que possible et l'on devrait laisser aux administrateurs le soin d'établir leurs propres règlements.

M. CLARK: C'est affaire d'opinion; mais le fait qu'ils ne seront nommés que sept ans après la fin de la guerre suscitera à ces administrateurs certaines difficultés dans les diverses provinces. N'est-ce pas vrai?

Sir EUGENE FISET: C'est bien cela, mais cela importe peu.

M. CLARK: Deux gouvernements ont eu l'avantage d'étudier cette question, et au cours des années écoulées on n'a pu encore rien préciser quant à l'objet auquel il conviendrait de consacrer ces fonds. Si deux gouvernements n'ont pu établir une méthode que tous approuveraient, commen pouvons-nous espérer que trois administrateurs, sans émoluments, habitant probablement à des centaines de milles les uns des autres, puissent trouver un mode approprié d'administration et de distribution de ce fonds?

Sir EUGENE FISET: Mais mon collègue croit-il que cela peut se faire par la Chambre des communes?

M. CLARK: Je le crois.

Sir EUGENE FISET: J'en doute.

M. CLARK: C'est ce que j'ai proposé. Je propose présentement, un mode de nomination de ces administrations qui mettrait le Parlement à l'abri de tout soupçon de vouloir influencer les administrateurs en ce qui re-

garde l'emploi de ces fonds. Ce que je demande est une disposition large.

Sir EUGENE FISET: Je crains fort que votre première proposition de faire voter cent mille dollars par le Parlement fasse manquer le but que vous avez en vue. Si le Parlement vote cette somme, ceux qui en auront l'administration devront, comme cela se fait régulièrement, être nommés par la commission du service civil.

M. CLARK: Non.

Sir EUGENE FISET: Si l'argent est voté par le Parlement le personnel du bureau devra être nommé par la commission du service civil.

L'hon. M. MANION: Le département du Rétablissement civil des soldats n'a pas été nommé par cette commission.

Sir EUGENE FISET: Mais il s'agit ici d'un cas spécial.

M. CLARK: Présentement, je ne discute pas au sujet des cent mille dollars.

Sir EUGENE FISET: Mais vous en parliez.

M. CLARK. Oui. Ma proposition est d'autoriser par ce bill, les trois administrateurs indépendants à choisir et à employer un personnel compétent indépendamment du Parlement et de la commission du service civil.

Pour reprendre le paragraphe 5, je propose pareillement la nomination d'administrateurs indépendants, avec des instructions générales sur l'emploi de ce fonds. Une lettre que je reçois d'un frère d'armes expose si bien la situation que je crois pouvoir en lire quelques mots pour faire voir ce qu'il en pense.

L'hon. M. BELAND: S'agit-il d'un général ou d'un soldat?

M. CLARK: C'est un soldat; cela pourrait être l'un et l'autre. Voici ce qu'il écrit:

> Si après six ans c'est le meilleur projet que le Gouvernement puisse soumettre pour l'emploi de ce fonds des cantines, en tenant compte du personnel expérimenté qu'il a à son service, que pourriez-vous faire, vous et les deux autres administrateurs, pour administrer le fonds qui vous sera confié, si vous n'avez pas de personnel d'expérience, et si vous n'êtes pas rétribués pour le temps que vous consacreriez à ces travaux. Au surplus si vous étiez administrateur vous seriez assiégés par les vétérans en quête d'emploi. On vous accusera de favoritisme, d'antipathie, de malversation, et Dieu sait de combien d'autre chose, avant que vous ayez accompli votre tâche.

Cette lettre contient beaucoup d'autres observations bien à propos. Je suis aussi d'avis qu'il en sera de même si nous confions ce fonds à des administrations habitant diverses provinces et si nous leur demandons de trouver un moyen, quand nous avons sous la main, des hommes au courant de la question, pouvant faire d'heureuses suggestions qu'on pouvait inscrire au projet de loi, dont quelques-unes pourraient être acceptées et d'autres rejetées. Nous pouvons arrêter un plan assez large pour empêcher les abus dans l'emploi de ce fonds, car du jour où ils en seront les administrateurs ils seront en butte aux sollicitations des exploiteurs. Dans l'intérêt des vétérans protégeons les administrateurs et le fonds. C'est là mon seul but et je prierais le ministre de bien étudier ma proposition. Il peut être assuré de ma coopération empressée et de celle de tous les vétérans qui ont un intérêt dans ce fonds.

L'hon. M. BELAND: L'honorable député voudrait-il préparer le projet qu'il a pour nommer des administrateurs dans les diverses provinces? Dois-je comprendre d'abord, qu'il ne veut pas da la participation du lieutenant-gouverneur en conseil de chaque province à la nomination des administrateurs? Si le lieutenant-gouverneur en conseil ne fait pas la nomination, par qui seront nommés les administrateurs? En troisième lieu, dans quels groupes devront-ils être choisis pour remplir l'objet qu'il a en vue?

M. CLARK: Dans quels groupes?

L'hon. M. BELAND: Dans quels groupes; soit parmi les soldats, les civils ou dans des corps organisés quelconques; en d'autres termes, où faudrait-il choisir les administrateurs devant constituer la commission, que souhaiterait mon honorable ami?

M. CLARK: Dans quels groupes? Je le dis sans hésitation, dans un seul groupe: les anciens soldats. Je suis persuadé que je pourrais désigner trois administrateurs qu'agréeraient les anciens combattants en général en Colombie-Anglaise, et je pourrais aussi les choisir tous trois dans les rangs du parti de mon honorable ami ou du mien. Ce n'est pas là la question. Il faut que les recommandations viennent de la part d'associations d'anciens combattants. Les unités du corps expéditionnaire canadien existant dans chaque province pourraient très bien désigner l'un des administrateurs. Les diverses organisations de soldats dans chaque province pourraient en choisir un deuxième. Cela ferait deux, et les deux ainsi nommés pourraient désigner le troisième, ou au défaut d'eux, le lieutenant-gouverneur en conseil. Un autre projet consisterait à faire nommer le président par le lieutenant-gouverneur en conseil, et le président suivrait la recommandation des diverses associations d'anciens soldats pour le choix d'un administrateur et celle des unités du

corps canadien dans la province, pour le choix de l'autre. Par exemple, s'il arrivait par hasard—et je ne crois pas que ce cas se produise—que les unités du corps expéditionaire canadien ne pussent s'entendre sur le choix d'un administrateur et qu'il y eût deux hommes également bien considérés par elles, et que le président reçût des recommandations au sujet de ces deux noms, je serais fort satisfait qu'il fît son choix entre ces deux hommes ou parmi plusieurs qu'on lui aurait recommandés. La chose serait bien simple. En Angleterre, on a procédé ainsi. Le gouvernement n'a nommé que l'un des douze. Mon mémoire porte: "Par Sa Majesté le Roi", ce qui signifie, je le présume, comme le ministre le donne à entendre, Sa Majesté le Roi en conseil. Si le lieutenant-gouverneur en conseil nomme un administrateur, on sera fort satisfait, je pense, que les autres soient désignés, comme cela se pratique en Angleterre, par les associations de soldats ou par les unités du corps expéditionnaire dans chaque province. On a agi ainsi en Angleterre pour le choix de douze syndics.

L'hon. M. BELAND: J'ignore si j'ai bien compris mon honorable ami. Si j'ai saisi le sens de ses paroles touchant l'établissement des conseils provinciaux, elles tendent à exprimer l'idée suivante. Prenons l'Ontario comme exemple. Le lieutenant-gouverneur en conseil de l'Ontario désignerait un candidat, puis les différentes associations de soldats en désigneraient un autre, et puis le lieutenant-gouverneur en conseil nommerait ces deux hommes et le président. Puisque nous prenons l'Ontario comme exemple, n'oublions pas qu'on avait l'intention d'établir cinq aministrateurs dans cette province, à cause de son étendue, du grand nombre de soldats enrôlés ou licenciés dans cette province et du grand nombre de ceux qui y reçoivent des pensions. Mon honorable ami approuverait-il une façon de procéder dans ce genre: nomination de deux candidats par les unités de milice existant encore dans l'Ontario, nomination de deux autres par les associations des anciens combattants, et nomination du président, naturellement un homme d'une haute réputation? Serait-ce conforme aux vues de mon honorable ami? Quant aux autres provinces, on préconise l'emploi de la même méthode, les formations militaires qui existent encore recommanderaient un candidat, les associations de soldats en recommanderaient un autre, et le lieutenant-gouverneur en conseil choisirait le président. Cela, je pense, est fort acceptable. Je ne dis pas aujourd'hui que j'agréerai cette proposition, mais elle mérite certes d'être étudiée.

M. MacLAREN: Me permettrez-vous de dire que tous les administrateurs devraient être d'anciens combattants?

L'hon. M. BELAND: Je ne dirais pas cela, je ne l'ai pas dit.

M. MacLAREN: Je sais que le ministre ne l'a pas dit, mais je veux m'assurer s'il le pense. Je prie le ministre de considérer sérieusement le fait que tous ces administrateurs devraient être d'anciens soldats. Cela offre au choix un champ assez large et confier l'administration à des anciens soldats semble le parti logique à suivre. Il n'y a pas de raison apparente de chercher en dehors de leurs rangs, et je pense qu'ils seraient satisfaits si les nominations se faisaient de cette manière.

L'hon. M. BELAND: En principe, je n'ai pas d'objection à élever contre la proposition telle qu'elle est faite, mais on suggérait que la majorité de chaque commission se composât d'anciens soldats. Je me rappelle, par exemple, l'établissement d'une commission royale. Le gouverneur en conseil avait la faculté de choisir deux anciens soldats seulement et un civil, mais il nomma trois anciens soldats. Je prétends qu'un citoyen éminent, sur le choix duquel tous les suffrages se réuniraient, ne devrait pas être écarté parce qu'il n'a pas appartenu à l'armée, peut-être simplement pour une question d'âge. On pourrait avoir besoin des services d'un citoyen haut placé, mais âgé de soixante à soixante-cinq ans. Supposons que le personnage qui est à la tête du Fonds patriotique—je ne le connais même pas de nom—soit âgé de soixante-cinq ans mais parfaitement qualifié pour tenir l'emploi. Cet homme, bien que n'ayant pas servi dans les troupes, devrait pouvoir être nommé à une charge comme celle-ci, parce qu'il a donné son temps à une œuvre humanitaire. Je suis en principe favorable au plan de choisir les syndics parmi les anciens combattants, mais je ne voudrais pas qu'on ne pût point les aller chercher ailleurs. Il suffit, je pense, de décréter que la majorité des syndics sera composée d'anciens combattants et qu'on reste libre de demander la collaboration d'hommes qui n'ont pas appartenu à l'armée.

M. MacLAREN: On n'aura aucune difficulté à trouver les administrateurs qu'il faut parmi les anciens combattants; on en trouvera de bons tant dans le civil que dans l'armée. Mais puisque les fonds appartiennent aux soldats démobilisés, il me semble logique qu'on en confie la gestion à ceux qui ont le plus intérêt à leur bonne administration. Nous désirons tous satisfaire les vétérans; or je crois que ce qu'ils veulent, c'est de voir eux-mêmes à l'administration du fonds, au lieu

de la partager avec d'autres, quelque capacité qu'ils aient. On peut trouver de bons administrateurs parmi les anciens combattants.

L'hon. M. BELAND: Aux termes de la loi les syndics devront donner leurs services gratuitement. Cette condition ne serait peut-être pas acceptable par quelques vétérans, bien qu'ils aient par ailleurs toutes les capacités requises. Ces vétérans ne sont pas précisément pourvus des biens de la terre; c'est avec difficulté qu'ils pourraient se charger de cette fonction sans être rémunérés. C'est à cela que je pense. Je désire qu'on ne lie pas les mains du gouvernement fédéral ni des autorités provinciales dans le choix des syndics. Si l'on nous présentait un homme capable de prendre la charge de syndic et qui serait agréé par les vétérans, je déplorerais que le texte de la loi nous empêchât d'utiliser ses services.

Depuis que cette discussion est commencée on m'a proposé un candidat qui convient aux vétérans. Je ne ferai pas connaître son nom mais j'ai toute raison de croire que son choix plairait. Il ne ferait pas partie du bureau central, mais il consentirait à entrer dans le bureau de Toronto. Ce monsieur ferait un bon administrateur et les anciens combattants en seraient heureux. En décréant que seuls les anciens combattants qui ont été au front pourront être nommés on empêche les autorités de choisir librement et cette condition nous causera de sérieux embarras.

D'une façon générale la proposition de notre collègue et ami (M. MacLaren) est excellente et j'y souscrirais moi-même. Mais il serait regrettable que la loi nous empêchât de porter notre choix sur un administrateur compétent, qui pourrait être très utile au bureau, sous prétexte que cet homme n'aurait pu partir au front pour cause de mauvaise santé ou parce qu'il dépasse l'âge. Voilà ce que je veux dire.

M. ARTHURS: Je ne comprends pas pourquoi on embarrasserait de conditions sévères l'emploi de la part attribuée à chaque province. Le ministre sait que le fonds a été administré par nous pendant plusieurs années et que des avis nous sont parvenus de différents côtés sur son emploi. Un comité parlementaire s'est occupé de la question sans aboutir à aucun résultat. Aujourd'hui on cherche à s'en remettre à des organismes provinciaux. Je ne vois pas l'utilité de cet expédient.

Le ministre a mentionné comme exemple la province d'Ontario. Je n'ai aucune raison de supposer que le gouvernement de l'Ontario, présent et futur, aura moins à cœur l'intérêt des vétérans que la Chambre des communes, et alors je me demande, puisqu'on a décidé le partage du fonds entre les provinces, pourquoi on n'en remettrait pas la gestion aux démobélisés eux-mêmes. Quand le ministre déposera son bill je lui conseille de l'intituler: Projet de loi pour se débarrasser de sa responsabilité, c'est du reste ce que le Parlement ferait en vérité: passer sa charge à d'autres, en l'entourant de difficultés. Je n'aperçois aucune raison qui justifie cette manière d'agir.

L'hon. M. BELAND: Si le Gouvernement décidait de gérer le fonds, mon honorable ami, je le crains fort, serait le premier à soulever des objections; il demanderait pour quelle raison nous ne laissons pas cette tâche aux provinces.

M. ARTHURS: Il n'y a pas le moindre danger que personne ici adopte cette attitude. Le Gouvernement dont fait partie mon honorable ami a tellement l'habitude d'éluder ses responsabilités que cela ne nous surprend pas du tout.

Maintenant, j'ai quelques observations à faire pour ce qui est de cette somme de $100,000. En premier lieu, ce fonds des cantines appartient aux sous-officiers et aux soldats de l'armée canadienne. J'étais absent lorsque la question a été soulevée hier; je le répète toutefois, ces deniers appartiennent entièrement aux soldats et je ne vois pas pour quelle raison on aurait le droit d'extraire une somme de $100,000 de ce fonds afin de constituer un troisième ou un quatrième bureau à Ottawa.

Il faut se rappeler en premier lieu que le pays a entrepris de rétablir nos vétérans invalides dans la situation relative qu'ils auraient occupée s'ils n'avaient jamais été blessés. Cette tâche est assignée à la commission des pensions.

Cette commission, c'est vrai, a été plus ou moins une déception et les reproches qu'on lui fait en certains cas sont peut-être mérités. Pour tourner la difficulté, nous avons créé un autre bureau, la commission fédérale des appels et ces deux institutions ont été maintenues aux frais du public. Or, il est maintenant nécessaire de créer une troisième organisation afin que justice soit rendue aux anciens soldats. Pour quelle raison l'Etat n'acquitterait-il pas les frais de ce nouveau bureau? Pour quelle raison extraire cette somme du fonds des cantines, qui est la propriété des soldats? Au cours du présent débat, tous les orateurs se sont plus ou moins écartés de la question. Le fonds des cantines n'appartient pas exclusivement aux anciens soldats invalides; il est également la propriété du vétéran qui est revenu indemne de la guerre. A son retour d'outre-mer, chaque soldat était censé être rétabli dans une situation aussi rémunératrice qu'il occupait avant son départ. Je m'oppose donc absolument à

la soustraction de cette somme du fonds et c'est aussi l'avis de la majorité des vétérans. Sir Arthur Currie a exprimé la même opinion; quelqu'un l'a citée hier, bien que je n'aie pas le texte sous les yeux. Il a déclaré formellement que les sommes nécessaires à l'entretien de ce bureau des réclamations devraient provenir du trésor public.

M. HUMPHREY: Monsieur le président, le Parlement ne devrait imposer aucunes conditions en ce qui regarde la nomination des administrateurs. Pour moi, on devrait faire en sorte que le lieutenant-gouverneur en conseil soit en mesure de tenir compte de toutes les suggestions.

Pour ce qui est de la proposition de l'honorable député de Burrard (M. Clark), que les unités militaires existantes devraient être représentées dans l'administration du fonds, je diffère d'opinion avec lui. Des unités militaires existent à Vancouver, mais il n'y en a pas à l'heure actuelle dans tout l'intérieur de la Colombie-Anglaise. Je suis convaincu que nous créerions du mécontentement si nous décidions d'accorder une représentation aux unités militaires existantes. Tout le monde ici, et tout particulièrement le ministre du Rétablissement civil des soldats désirent élaborer un projet qui soit de nature à satisfaire autant que faire se peut et les vétérans et le public en général. Je doute fort toutefois que nous atteignions ce résultat désirable si nous imposons des conditions quant au choix des administrateurs. Pour ma part je ne puis certes souscrire à une pareille attitude et je m'oppose à ce que les unités militaires en existence soient représentées dans l'administration du fonds.

M. CLARK: L'honorable députés est-il prêt à refuser voix au chapitre à 500 membres d'une unité militaire, qui ont tous fait du service actif en France? De plus, prétend-il qu'il n'y a pas d'unités militaires en existence dans l'intérieur de la Colombie-Anglaise?

M. HUMPHREY: Loin de moi l'idée de dénier à 500 hommes qui font partie d'une unité militaire le droit de dire leur mot quant à la disposition du fonds des cantines; au contraire, l'on devrait tenir compte autant que possible de leurs représentations. Cependant, cette question est d'une importance secondaire car ces gens font tous partie de quelque association de vétérans par l'intermédiaire desquelles ils sont en mesure de formuler leur manière de voir.

M. CLARK: Je suis prêt à parier qu'il n'y a pas 2 p. 100 de ces 500 hommes qui appartiennent à une association de vétérans. Combien de membres en règle toutes ces différentes associations ont-elles aujourd'hui, d'après mon honorable ami?

M. HUMPHREY: Je ne tiens pas à engager une controverse à ce sujet pour l'instant.

M. CLARK: Vous laissez entendre que ces gens devraient appartenir à des associations de vétérans s'ils désirent avoir une part à la disposition de ces fonds.

M. HUMPHREY: Pas du tout. Je désire au contraire qu'ils soient représentés; mais l'administration du fonds ne devrait nullement à mon avis, avoir un cachet militaire. Je ne crois pas me tromper en affirmant qu'une grande partie des vétérans veulent tenir le fonds des cantines libre de toute ingérence militaire. L'honorable député de Burrard (M. Clark) souhaiterait apparemment ramener le Gouvernement au régime de guerre. Quant à sa seconde question, je dirai qu'il y a fort peu d'unités militaires dans la Colombie-Anglaise. Autant que je sache, il n'y a qu'un petit noyau de milice à Kamloops.

M. CLARK: Que dites-vous des British Columbia Horse?

M. HUMPHREY: Où les trouvez-vous dans cette province?

M. CLARK: Je pose la question à mon collègue. Ils sont dans le voisinage de sa circonscription.

M. HUMPHREY: Kootenay-Ouest est loin d'être dans les environs de mon comté. Il y a déjà eu des British Columbia Horse en cet endroit, mais ils n'existent plus. Tous sont d'avis que le temps n'est pas propice à des unités de milice. Mais je m'écarte de la question dont est saisi le comité. Je ne tiens pas à être mêlé à l'adoption de certaines conditions touchant la nomination et l'administration de ce fonds. J'ai pleinement confiance que tout citoyen en vue, qu'il appartienne à une unité de milice, à une association de soldats ou à toute autre société, administrera le fonds des cantines du mieux possible dans l'intérêt des vétérans et du pays. Si nous restons étrangers aux conditions que j'ai mentionnées, ce sera pour le plus grand bien des anciens combattants et du Canada.

L'hon. M. MANION: Loin de moi le désir de retarder la discussion de cette résolution, mais je désire faire certains commentaires et insister sur les points que j'ai notés hier parce que nous ne voulons pas manquer à la promesse que nous avons faite au ministre de clore ce débat avant six heures. Avant le dépôt du projet de loi basé sur cette résolution, le ministre devrait se rappeler les sug-

gestions qui lui ont été faites par divers membres de la Chambre. Je ne puis tomber d'accord avec l'honorable député (M. Humphrey) qui vient de reprendre son siège. Il semble croire que nous ne devrions nullement discuter cette résolution. Mais sans contredit c'est avant qu'une résolution ou un projet de loi soient adoptés qu'il importe de les examiner.

M. HUMPHREY: Je ne veux pas être mal compris par mon collègue. Je n'ai pas prétendu que nous ne devons pas discuter la résolution, mais qu'il est mieux pour nous de ne pas imposer de conditions au sujet de la nomination des administrateurs et de l'administration du fonds des cantines.

L'hon. M. MANION: Il est préférable de le faire avant l'adoption de la résolution que de s'en plaindre après. Mon honorable ami dit que le ministre est tout particulièrement impatient que cette affaire soit réglée convenablement dans l'intérêt des vétérans, mais tout en lui concédant ce mérite j'ajouterai que nous sommes tous animés du même désir. Il y a deux ou trois points que je tiens à faire ressortir au sujet des cent mille dollars du fonds des cantines. J'ai abordé cet aspect de la question hier et j'ai eu l'appui de l'honorable député de Burrard (M. Clark), de l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs) et d'autres. Nous sommes d'avis que cette somme ne devrait pas être soustraite du fonds des cantines et que les dépenses du bureau des réclamations devraient être prélevées sur un crédit de la Chambre, cette allocation devant être entièrement entre les mains du bureau central des administrateurs, indépendamment de tout ministère. Je me base sur de sérieuses autorités en assumant cette attitude. C'est l'avis non seulement de presque tous les membres qui ont pris la parole, mais aussi de sir Arthur Currie, comme l'honorable député de Parry-Sound l'a fait observer tout à l'heure. Mon collègue n'avait pas les commentaires de sir Arthur Currie sous la main mais je les ai ici et j'aimerais à citer certaines déclarations de sir Arthur Currie à ce sujet. Mon but en agissant ainsi est que, si le ministre accepte ce que nous proposons, je désirerais voir son bill rédigé de façon que nous n'ayons pas d'amendements à y faire après son adoption. Le 23 mai, sir Arthur Currie écrivait au premier ministre au sujet du bureau des réclamations:

> Je suis fermement convaincu que ce bureau est opportun et nécessaire. M. MacNeil m'apprend que l'honorable Dr Béland et vous-mêmes êtes de cette opinion. Je crois que ce service doit être à la charge de l'Etat et que son maintien peut être justifié devant la Chambre.

[L'hon. M. Manion.]

De plus, dans une autre lettre en date du 19 mai au ministre du Rétablissement civil des soldats (M. Béland) il dit:

> Je soutiens que cette conduite a été illégale...

C'est-à-dire l'emploi d'argent du fonds des cantines ou de celui des invalides pour d'autres fins.

> Les fonds des cantines concernent tous les soldats. Ce sont des fonds en dépôt et ni le Gouvernement ni aucun ministère n'ont aucun mandat pour s'en approprier un seul sou.

Dans une autre lettre en date du 27 novembre 1924, il écrit au ministre:

> Je suis, plus que jamais convaincu qu'il faut maintenir ce service et puisque le Gouvernement a nommé un conseiller des soldats dans les grands centres de population du pays, j'en conclus qu'en principe il a reconnu l'opportunité de ce service. Il est hors de doute pour tout homme réfléchi que le service des réclamations que fait le bureau central de l'Association des vétérans de la Grande guerre est de toute première nécessité et que son maintien s'impose. Vous savez que suivant moi l'Etat devrait solder les frais de ce service.

L'hon. M. BELAND: Mon honorale ami veut-il lire un peu plus loin?

L'hon. M. MANION: J'ai cité seulement le passage qui intéresse mes observations.

L'hon. M. BELAND: Je crois que plus loin il parle de l'opportunité d'enlever le bureau des réclamations au régime de l'Etat.

L'hon. M. MANION: Naturellement: il l'a dit mainte et mainte fois. Je crois que tout le monde, y compris le ministre lui-même, reconnaît que cela devrait se faire. Je termine la lecture de l'alinéa:

> Je crois que vous êtes disposés à acquitter ces dépenses mais que vous ne vous entendez pas avec l'Association des vétérans de la Grande guerre touchant l'organisation à créer pour ce service.

Il n'en parle pas en cette lettre; il en dit peut-être quelque chose en d'autres. J'ai cité hier son opinion que le bureau devrait être indépendant de tout département du Gouvernement. Voici ce qu'il dit encore dans cette même lettre:

> Vous connaissez mes opinions concernant l'utilisation à cette fin d'une part quelconque du fonds des cantines ou de la caisse des invalides.

Par "cette fin" il entend le bureau des réréclamations.

> A mon sens les deux fonds sont fiduciaires; par conséquent tout emploi qui a pu être fait de ces derniers, bien que légitimé, n'était pas conforme à l'esprit d'une dotation en fiducie.

Ces citations suffisent, je crois, pour faire connaître l'attitude de sir Arthur Currie. Voici maintenant une déclaration adressée, par une importante association d'anciens combattants, à un membre de cette Chambre,—au chef de l'opposition. Ecoutez ce que lui écrivait de Toronto, le 6 mars, voilà dix-neuf jours, M.

J H. Davidson, président de la succursale Riverdale, de l'Association des vétérans de la Grande guerre:

Monsieur,—La succursale de l'Association des vétérans de la Grande guerre, dont j'ai l'honneur d'être président, proteste avec toute la vigueur dont elle est capable contre tout payement, sur les fonds des cantines, à toute association sans excepter l'Association des vétérans de la Grande guerre. Nous maintenons, monsieur, qu'aucune association d'anciens combattants, quelque nombreux que soient ses membres, n'a le droit de toucher un seul denier des fonds des cantines.

Plus loin il dit:

L'hon. M. BELAND: Puis-je demander qui est l'auteur de cette lettre?

L'hon. M. MANION: Je l'ai nommé il y a un instant, J. H. Davidson, président de la succursale Riverdale, Association des vétérans de la Grande guerre. Je le cite à titre de témoin indépendant.

L'hon. M. BELAND: Cette association a déjà touché des deniers des fonds des cantines?

L'hon. M. MANION: La chose est possible; je n'y peux rien. Je ne fais que citer son opinion.

L'hon. M. BELAND: Il dit que cela ne doit pas se faire.

L'hon. M. MANION: Oui; à ce qu'il paraît il proteste énergiquement.

L'hon. M. BELAND: Alors, décidément il n'était pas membre de l'Association des vétérans quand cette association reçut une somme considérable, tirée des fonds des cantines par un ministère précédent.

L'hon. M. MANION: Toujours est-il qu'il s'y oppose. Apparemment il condamne tout prélèvement sur les fonds des cantines destiné à l'Association des vétérans de la Grande guerre ou à toute autre association. Il dit:

Nous maintenans, monsieur, qu'aucune association d'anciens combattants, quelque nombreux que soient ses membres, n'a le droit de toucher un seul denier des fonds des cantines.

Et il ajoute plus loin:

Si le bill lorsqu'il est présenté, ou plutôt la prochaine fois qu'il est mis aux voix, ne fait aucune mention d'un payement à l'Alliance des vétérans ou à aucune autre association d'anciens soldats, mais répartit simplement le reliquat des fonds des cantines actuellement aux mains du receveur général entre les différentes provinces selon la proportion suggérée l'an dernier, c'est-à-dire tant à chacune des provinces et tant à la Croix-Rouge des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, il répondra à nos aspirations. Nous sentons que si des fonds sont nécessaires à cette heure pour l'établissement d'un service qui aidera aux anciens combattants pour ce qui est de leurs réclamations relatives aux pensions, etc., il est du devoir du ministère du jour d'affecter les deniers nécessaires à cette fin; et qu'il ne faut pas les prendre sur le peu d'argent que les anciens soldats ont pu, heureusement accumuler outre-mer, en achetant (avec leur solde) certains objets dans les différentes cantines.

Ce monsieur représente une association importante de vétérans de la guerre; voilà son opinion. Je crois donc que le ministre devrait réfléchir sérieusement sur l'opportunité d'insérer au projet de loi une disposition prescrivant que les frais du bureau des réclamations soient soldés non par les fonds des cantines mais par le Trésor public et que ses administrateurs soient indépendants de tout département du Gouvernement, comme de l'opposition. Et d'une. Ensuite, à propos des administrateurs, il y a un autre aspect de la question qui a déjà été discuté: j'en ai parlé moi-même hier et d'autres honorables députés en ont dit un mot.

J'espère que le ministère s'en tiendra à ce qu'il a accepté, hier, au sujet de la nomination des membres du comité central d'administration, à savoir qu'ils doivent être indépendants, au point de vue politique ou autrement, et s'il pouvait en faire autant pour les administrateurs provinciaux, je l'appuierais. Autrement dit, un des administrateurs devrait être désigné par le Parlement, un autre par l'ensemble des sociétés de vétérans, et ces deux auraient le soin d'en désigner un troisième.

L'hon. M. BELAND: L'honorable député ne voudrait pas en laisser désigner un par le Gouverneur en conseil?

L'hon. M. MANION: Si les deux premiers ne pouvaient pas tomber d'accord, le Gouverneur en conseil pourrait désigner le troisième. Mais je ne vois pas pourquoi le Gouvernement tient tant à en nommer un lui-même. Ce ne sont pas les fonds de l'Etat.

L'hon. M. BELAND: Si l'on se méfie autant que cela du Gouvernement, je ne vois pas pas pourquoi on lui a confié ces fonds.

L'hon. M. MANION: Autant que je sache, on ne pouvait pas le confier à d'autres.

L'hon. M. BELAND: Certainement que oui. On pouvait les déposer dans une banque ou une société d'administration, par exemple.

L'hon. M. MANION: Quelqu'un me dit que les fonds ont été confiés à un autre gouvernement; mais je n'en parlerai pas.

L'hon. M. BELAND: Et il en a bien mal pris soin.

L'hon. M. MANION: Je ne suis pas de cet avis et je serai prêt à discuter la chose avec le ministre, s'il veut en prendre le temps. J'estime que nous avons agi très loyalement et très justement. Les distributions qui ont été faites étaient proportionnées au nombre des différentes organisations. Pour ce qui est de

la méfiance, le ministre est seul à introduire cette idée dans le débat. Il n'est pas question de se méfier, mais d'essayer de faire en sorte que ces administrateurs soient absolument détachés de la politique. Ces fonds n'appartiennent ni au Gouvernement, ni au Parlement; ils sont la propriété exclusive des anciens combattants et j'estime que c'est à eux de les administrer. Dans tous les cas ce n'est pas à ce gouvernement-ci, ni à n'importe quel autre gouvernement qu'il appartient de le faire. Je mentionne ce gouvernement-ci, parce que c'est lui qui prend les dispositions pour distribuer l'argent. Je ne dis pas cela par méfiance, mais bien parce que j'estime que les administrateurs doivent être absolument libres de toute influence politique. Je suis sûr que le ministre pourrait désigner à la Chambre les noms de plusieurs personnes tout à fait acceptables. Je ne dis pas que les administrateurs devraient être des conservateurs, ou quoi que ce soit de la sorte. J'ai entendu mentionner quelques noms, entre autres celui de sir Arthur Currie, qui, je crois, est un libéral. J'ai entendu aussi le nom d'un personnage bien connu à Ottawa. Il est aux premiers rangs du parti libéral, de même que son frère; et si on le nommait, je serais absolument satisfait. Par conséquent, il n'est pas question de nuances politiques. Mon seul désir, c'est que, autant que possible, les administrateurs soient désignés de telle façon qu'ils soient en dehors de la politique. Si ces fonds appartenaient au département du Rétablissement civil, ce serait différent. Il siérait alors au Gouvernement de désigner les administrateurs. Mais l'argent est la propriété des anciens combattants et je ne vois pas pourquoi le Gouvernement tient à nommer les administrateurs; il devrait être content qu'on le décharge de cette responsabilité.

Je serais porté à choisir comme administrateurs des anciens combattants, non pas que je n'aie pas autant de respect que le ministre pour beaucoup d'entre ceux qui n'ont pas été à la guerre, surtout si c'est en raison de leur âge. Je connais en effet des gens qui n'ont pas participé aux hostilités, qui n'ont jamais servi dans l'armée, et qui pourtant sont aussi méritants que les anciens combattants eux-mêmes. Je serais le dernier à dire qu'on doit se méfier de ceux qui n'ont pas été outre-mer, simplement pour cette raison. Malgré tout, je pense que les vétérans seraient plus satisfaits, si ces fonds étaient administrés exclusivement par des anciens combattants, étant donné qu'ils sont au nombre de quatre ou cinq cent mille au Canada. Bien qu'il y ait des gens très capables en dehors de leurs rangs, on peut certainement dans un nombre aussi considérable trouver autant d'hommes éminents que parmi les autres.

Par conséquent je crois qu'il est absolument juste de demander que ces fonds appartenant entièrement aux hommes qui ont servi outremer, soient administrés uniquement par les vétérans eux-mêmes.

Un autre point m'intéresse et c'est celui qui touche l'adoption de la résolution. J'imagine que d'autres députés désirent parler, mais je tiens à faire observer ceci: Hier soir, nous avons quelque peu discuté l'ajournement à cet après-midi du débat sur cette résolution et mon excellent ami le ministre de la Justice (M. Lapointe) a prétendu que le motif de la résolution n'avait rien à faire avec les détails. Peut-être avait-il raison. D'autre part si, en adoptant la proposition de résolution, nous reconnaissons qu'on doit distribuer les fonds des cantines, et bien que j'y consente, je ne veux pas qu'on pense que nous ne proposerons pas d'amendements si le Gouvernement n'y insère pas quelques-unes des modifications suggérées: comme par exemple celle qui a trait à la répartition des $100,000. Je désire qu'on comprenne bien que lorsque la proposition de résolution est présentée, nous avons toute liberté de proposer tout amendement que nous jugerons à propos d'insérer dans le projet de loi. Le ministre, je présume, comprend bien cela.

Un autre point que mon honorable ami de Burrard (M. Clark) a fait ressortir est celui qui a trait aux restrictions imposées aux administrateurs. Je vois que l'article 10 du projet de loi (bill 253) adopté par la Chambre le 16 juillet de l'an dernier, décrétait:

(a) Tous plans formulés devraient être basés sur la supposition qu'il y aura des bénéficiaires éventuels pendant plusieurs années à venir;

(b) Tout emploi des fonds pour fins de secours devrait être limité à la catégorie de cas pour lesquels il n'y a alors aucune aide disponible provenant de l'Etat, et en particulier aux cas spécialement méritoires;

(c) Si l'institution de bourses dans les écoles et les universités est entreprise pour des enfants spécialement doués d'ex-membres des forces qui sont décédés, ces bourses ne devraient pas être nécessairement réservées aux classes supérieures.

Je sais fort bien, naturellement, que ces paragraphes n'auront d'effet que s'ils sont adoptés. Cependant, il n'en reste pas moins vrai que le projet de loi de l'an dernier contenait certaines restrictions quant à la manière dont les fonds devaient être employés par les diverses provinces et si nous pouvons trouver quelques bonnes idées en étudiant l'usage qu'on a fait de ces fonds en Grande-

Bretagne, il n'existe aucune raison de ne pas ajouter un ou deux paragraphes au projet de loi de l'an dernier. Mon honorable ami de Burrard a cité quelques-unes de ces idées et je pense que certaines de ses suggestions étaient très bonnes. Je n'ai pas vu le projet de loi de cette année et j'ignore si ces paragraphes s'y trouvent.

L'hon. M. BELAND: Oui.

L'hon. M. MANION: A mon sens, rien n'empêche le ministre d'ajouter un paragraphe ou deux ou, plus encore, de décréter que les fonds serviront entièrement au bénéfice des vétérans et de leurs ayants droit.

Sir EUGENE FISET: Imaginons que ces articles de restriction soient incorporées dans le projet de loi, qui va préparer les règlements nécessaires tant pour les bureaux provinciaux que pour le bureau central? Est-ce que le bureau central les préparera?

L'hon. M. MANION: Ils ont été incorporés dans le projet de loi de l'an dernier. Le ministre pourrait peut-être nous répondre.

Sir EUGENE FISET: Ce qu'on a incorporé dans le bill de l'an dernier ce sont justement les restrictions dont mon honorable ami vient de parler. Ce n'était pas à proprement parler des règlements pouvant servir de guide aux bureaux provinciaux ou au bureau central. A mon sens, il appartient au bureau central de promulguer d'autres règlements nécessaires pour le bureau central lui-même comme pour les bureaux provinciaux.

On me permettra d'aller un peu plus loin et de suggérer que le corps principal à organiser sous l'empire de cette résolution est le bureau central. Le fait même que mon honorable ami a mentionné le nom de sir Arthur Currie comme président de ce bureau, prouve qu'on le regarde comme le plus important à former d'après cette résolution. Alors, pourquoi ne pas laisser au bureau central le soin de s'assurer, en consultant les diverses associations de vétérans des provinces, quels hommes il faudrait choisir pour siéger dans les commissions d'appel de chaque province? A mon sens, c'est à ce corps qu'il appartient convenablement de se consulter avec les diverses associations provinciales et, après cela, il pourrait recommander au lieutenant-gouverneur de chaque province les noms de ceux qu'on devrait choisir pour siéger dans ces commissions. Je crois ainsi satisfaire les opinions de tous et le projet me semble à la fois réalisable et pratique.

L'hon. M. MANION: Je serais prêt à accepter cela.

M. CHURCH: Voilà quatre ou cinq séances que cette discussion dure...

L'hon. M. BELAND: Avant que mon honorable ami passe à un autre sujet, me permet-il de répondre sur ce point.

Mon honorable ami de Fort-William et Rainy-River (l'hon. M. Manion) a parlé des restrictions de l'article 10 du bill présenté à la dernière session. J'y reviendrai tout à l'heure. Je désire expliquer immédiatement au comité que le bureau central, malgré son nom, n'aura pas à s'occuper des allocations provinciales.

Sir EUGENE FISET: Ce n'est pas ce que je veux dire; mais le projet de loi peut autoriser le bureau central à préparer les voies aux autres organisations qui seront constituées ensuite.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami de Rimouski (sir Eugène Fiset) propose que le bureau central soit investi d'une certaine autorité que la résolution ou le projet de loi à venir ne lui confère pas. C'est une idée qui mérite réflexion. Je crois que la fonction du bureau central, telle qu'elle a été définie l'an dernier et telle qu'elle l'est dans la proposition actuelle, consiste à maintenir et surveiller le mieux possible le bureau des réclamations au moyen d'une somme qu'il doit recevoir du Receveur général, laquelle somme est de cent mille dollars. Il est évident que la tâche des membres de certains bureaux provinciaux sera très onéreuse puisque la part d'une province sera de $800,000 et que d'autres recevront de deux à trois cent mille dollars. Leurs fonctions seront très importantes, même plus importantes que celles du bureau central qui se limiteront à établir à Ottawa un service de réclamations de la manière qu'ils jugeront la plus propre à aider les vétérans, à déterminer le personnel et à pourvoir à sa rémunération.

Occupons-nous d'abord de ce bureau central. Comment sera-t-il constitué? Nous croyons tous qu'il doit être de façon à le garantir contre toute influence gouvernementale, ou ministérielle. J'ai toujours eu l'intention de choisir choisir les hommes d'une réputation telle qu'aucun membre de cette Chambre ni personne en dehors ne puisse trouver à redire. J'avais eu l'idée de demander à sir Arthur Currie d'accepter la présidence. Sans l'avoir consulté. Je suis porté à croire qu'il consentirait, étant donné sa disposition à remplir semblables tâches il y a dix à douze mois. Je me disais aussi que le président de l'Association canadienne de la Croix-Rouge, quel qu'il soit, devrait être de droit, membre de ce bureau, tandis que le troisième membre devrait être choisi par les associations de vétérans. Ces trois hommes seraient absolument libres de

toute influence gouvernementale. Je pense que cette proposition satisferait tout le monde. Je ne crois pas que vous puissiez enlever au Gouverneur en conseil le droit de nommer; c'est son devoir de faire ces nominations et naturellement, je crois que la Chambre des communes doit le lui conserver.

L'hon. M. MANION: Il appartient certainement au Gouverneur en conseil de nommer; mais nous parlons du choix.

L'hon. M. BELAND: Il me semble que si le projet de loi prescrit que l'un des administrateurs sera de droit le président de la Croix-Rouge ou le président du Fonds patiotique canadien; que les associations de vétérans choisiront le deuxième; que le troisième sera nommé par le Gouverneur en conseil; et si j'ajoute à titre de membre du Gouvernement, que j'ai l'intention de demander à sir Arthur Currie d'accepter ce poste, cette clause, se trouve entourée de toutes les précautions possibles, du moins quant à la nomination du bureau des administrateurs. J'ai remarqué au cours de ce débat que la nomination des membres du bureau des administrateurs inquiète mes honorables ami de l'opposition. S'ils s'imaginent que je nourris le noir dessein de nommer trois fidèles libéraux qui se conformeront docilement à mes dictées, je dois les rassurer. J'espère que l'on ne se met pas cela en tête. Je n'y ai jamais pensé et je ne me propose pas de constituer un bureau de ce caractère-là. On l'a dit plusieurs fois au cours du débat, et c'est mon opinion aussi, que ce fonds appartenant aux soldats, aucun gouvernement ne devrait songer à intertevenir dans son emploi, et je repousse l'idée d'assujettir pareil bureau à l'influence du Gouvernement. L'on a dit que le Trésor devrait pourvoir au maintien du bureau des réclamations. C'est une opinion qu'un grand nombre peuvent approuver. Le parlement n'a pas lésiné lorsqu'il a fourni aux soldats le moyen de faire valoir leur cause. Les honorables député se rappellent qu'en créant le Bureau fédéral d'appel dans le département du Rétablissement des soldats, je crois, il a autorisé la nomination par tout le pays de conseils des soldats.

M. ROSS (Kingston): Comme le ministre se montre généreux au point de renoncer à faire lui-même les nominations, je lui demanderai s'il sera aussi généreux qu'il l'a été lorsqu'il s'est agi des nominations sur la commission fédérale d'appel?

L'hon. M. BELAND: Je crois que ces nominations étaient des plus louables, nous avions des hommes supérieurs sous le rapport de la compétence et de l'honnêteté. Je n'ai jamais entendu un mot de plainte sur le caractère ou la compétence de ces hommes.

M. ROSS (Kingston): Combien de conservateurs furent nommés?

L'hon. M. BELAND: Deux, je crois.

M. ROSS (Kingston): Le ministre pourrait-il donner leurs noms?

L'hon. M. BELAND: Pas en Chambre. Je donnerai leurs noms après la séance, si mon honorable ami désire les connaître. Ils ont été autrefois de forts conservateurs, mais peut-être ont-ils depuis abandonné mon honorable ami parce qu'il les aurait désappointés. Parlant des conseillers de soldats, nous en avons nommé, je crois, treize ou quatorze dans tout le Canada, mais nous n'avons jamais nommé un homme de notre choix. Nous avons demandé à l'Alliance des vétérans du Dominion de nous indiquer dans chaque unité un soldat qu'elle accepterait. Elle nous a soumis les noms de tous ceux que nous avons nommés. Récemment, il y a deux ou trois semaines à peine, j'ai de nouveau demandé à l'Alliance des vétérans du Dominion de soumettre le nom d'un homme du Nouveau-Brunswick où le conseiller des soldats avait démissionné; on nomma l'homme recommandé. Tout le monde sait que ces hommes n'ont pas été nommés à cause de leur allégeance politique. Il peut se trouver des libéraux parmi eux; je crois que la majorité des hommes choisis sont des libéraux, car la majorité des gens du pays appartiennent à ce parti politique.

L'hon. M. MANION: Pas maintenant. Vous parlez d'il y a trois ans.

L'hon. M. BELAND: Il va nous falloir attendre une élection générale pour nous en assurer. Je connais de forts conservateurs qui remplissent leur devoir admirablement bien. On vote un crédit chaque année à cette fin et le paiement se fait dans chaque cas par l'entremise du ministère du Rétablilssement. Ainsi, on a fait beaucoup vers l'accomplissement de cette fonction publique dont l'honorable représentant de Fort-William et Rainy-River a parlé. Je veux faire remarquer à la Chambre qu'après consultation des vétérans de tout le Canada, la commission royale a conseillé cet arrangement. On l'a adopté l'an dernier et, depuis, je n'ai entendu aucune critique, en dehors de cette Chambre, du moins. Pendant les premiers mois qui ont suivi cette session, je n'ai reçu d'aucune organisation dans tout le Canada aucune suggestion quant à ce qu'on aurait dû faire au lieu de ce qui a été fait. Dans ce cas, il est évident que les organisations appuient les mesures législatives. La seule protestation vise l'allocation d'une partie

de cette somme de $100,000 à une association particulière. On réprouve l'idée qu'une organisation spéciale soit choisie entre toutes les autres comme leur représentant ici au bureau central. Ce n'est pas à moi de dire si leur point de vue est juste ou non. Mais nous disons aux associations—et je dis cela délibérément, en dépit de ce que vous pouvez lire dans le décret du conseil—que nous n'avons pas l'intention de verser ces fonds à une seule association de vétérans, mais au contraire, le Gouvernement se propose de dire dans le décret du conseil nommant les administrateurs que ces derniers devront voir à la nomination d'un bureau de réclamations qui sera acceptable pour chacun des soldats du pays. Cela ne signifie pas que l'argent sera versé à une organisation particulière. A quelques exceptions près, ce projet est généralement acceptable pour tous les soldats du Canada.

L'hon. M. MANION: Les extraits que j'ai cités n'étaient pas contre le versement de l'argent à une association, mais contre l'emploi du fonds des cantines à toute fin.

L'hon. M. BELAND: Pour l'Alliance des vétérans du Dominion.

L'hon. MANION: A toute fin. Ce que j'ai cité de sir Arthur Currie disait que le fonds des cantines devait rester au fonds des cantines. Peut-être l'une des citations s'opposait-elle à ce que l'argent fût versé à une organisation particulière. Je n'ai certainement pas critiqué, ni entendu un autre honorable député critiquer, le bureau de réclamations actuel ou l'Association des vétérans de la Grande guerre en aucune façon. La seule attitude que j'aie prise c'est que le fonds devait être administré honnêtement et impartialement.

L'hon. M. BELAND: Quoi qu'il en soit, la proposition de la commission était d'allouer la somme de $100,000 à un certain bureau d'administrateurs dans le but de maintenir un bureau d'assistance ici au quartier général. Comment la commission royale en est-elle venue à cette décision, je me demande? Je me suis maintes fois posé cette question Je ne le lui ai pas demandé, mais je présume que, si elle en est arrivée à cette conclusion, c'est parce que, dans chaque district, le département du Rétablissement des soldats dans la vie civile fournit aux soldats un conseiller avec tout le personnel voulu. La commission royale a dû se dire: "Le Gouvernement s'est occupé du devoir de maintenir dans tout le Canada un service qui serait reconnu sans contredit comme étant la chose des vétérans et il a créé des bureaux de conseillers de soldats qu'il remunère lui-même." On a sans doute fait remarquer aux commissaires que les soldats contribuaient dans tout le pays au maintien d'un certain bureau de réclamations au quartier général. C'est en grande partie avec leur argent que l'on maintenait ce bureau. Puisque l'argent des vétérans sert à maintenir un bureau de réclamations à Ottawa, est-il exagéré de supposer que les commissaires ont pensé qu'une partie des fonds des cantines devrait être employée à cette fin, ce qui exempterait au moins ces organisations et leurs membres de contribuer à ce service? Voilà, je crois, la principale raison qui a porté la commission royale à faire cette proposition. Ce projet de loi n'est pas le mien. Ce n'est pas moi qui l'ai préparé; il l'a été à la suggestion de la commission royale. Je le demande aux honorables députés. Si j'étais venu devant le comité des crédits pour proposer d'affecter $100,000 de l'argent du public au maintien d'un bureau de réclamations à Ottawa, j'imagine que l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River ou l'honorable député de Burrard auraient pu se lever et dire: "Voilà une autre agence politique; cet argent, quoi que vous fassiez, va être payé par le Gouvernement et va servir à des fins politiques."

L'hon. M. MANION: Oui, si un pareil fonds ne devait pas être administré par un bureau d'administrateurs comme nous le proposons.

L'hon. M. BELAND: On dirait, comme on l'a dit et insinué plusieurs fois depuis le commencement de ce débat, que, d'une façon ou d'une autre, nous pourrions avoir quelque chose à faire avec cet argent, parce que c'est l'argent du public. Chacun a certes droit à son opinion sur cette question, mais j'espère que le projet de résolution sera adopté tel qu'il est et que le projet de loi, modifié de façon à empêcher toute ingérence politique dans la nomination des membres du bureau, sera accepté par la Chambre.

L'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River a parlé de l'article 10 du projet de loi de l'an dernier. Mon honorable ami était absent lorsque son collègue, l'honorable député de Burrard, a discuté quelques passages du projet de résolution, surtout quant à la nomination des conseils provinciaux d'administration, quant à la distribution de certaines sommes dans les provinces et quant à l'usage devant être fait de ces sommes. L'honorable député n'était pas ici lorsque j'ai cité l'article 10 du projet de loi de l'an dernier, article qui sera répété dans le projet de loi de cette année et qui impose certaines restrictions aux conseils provinciaux. Quelles sont ces restrictions? Je les ai lues et l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River les a

lues. Pourquoi devons-nous les introduire dans le projet de loi de cette année? Parce que la commission royale a dit que ces restrictions devraient être insérées dans le projet de loi.

L'hon. M. MANION: J'ai compris cela et je voulais en parler.

L'hon. M. BELAND: Qu'est-ce que la commission royale a dit à ce sujet? En premier lieu, elle a dit que ce fonds ne devait pas être dépensé immédiatement mais que son emploi devrait être réparti avec prévoyance sur plusieurs années. Et qu'est-ce que disait le projet de loi de l'an dernier? Il contenait un article disant que, sans limiter les pouvoirs conférés aux lieutenants-gouverneurs en conseil...

...les principes généraux suivants doivent régir toute distribution ou répartition des sommes attribuées auxdits conseils provinciaux d'administration:

(a) Tous plans formulés devraient être basés sur la supposition qu'il y aura des bénéficiaires éventuels pendant plusieurs années à venir.

La commission royale proposa de plus qu'assistance fût donnée dans les cas spécialement méritoires où des ex-membres du corps canadien ou ceux qui leur sont à charge sont dans la vraie misère; et l'on trouvera, dans le projet de loi, un article qui a présisément cette portée. En troisième lieu, la commission proposait que des bourses fussent instituées pour des enfants particulièrement doués d'ex-membres des forces qui sont décédés, et que ces bourses ne fussent pas nécessairement réservées aux classes supérieures et aux universités. Voici cette restriction dans l'article 10 du projet de loi:

Si l'institution de bourses dans les écoles et les universités est entreprise pour des enfants spécialement doués d'ex-membres des forces qui sont décédés, ces bourses ne devraient pas être nécessairement réservées aux classes supérieures.

Cela ne serait pas un obstacle au fonctionnement d'une bonne méthode d'administration du fonds des cantines dans les diverses provinces; ni n'empêchera les commissions provinciales de faire tout en leur pouvoir dans l'intérêt des anciens combattants. Mais on leur impose certaines restrictions, dans l'intérêt même des anciens combattants. Naturellement, chaque bureau provincial devra déterminer lui-même la méthode de répartition des sommes qui lui seront versées par le receveur général. Je n'aurai pas à leur dicter une manière d'agir quelconque; de fait ces comités seront nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil de chaque province. Je ne connais aucune mesure, présentée au Parlement depuis vingt-cinq ans, qui ait contenu tant de dispositions destinées à empêcher, sans l'ombre d'un doute, toute ingérence de la part du Gouvernement dans l'exécution de la loi en question. On n'a jamais entouré une loi de tant de précautions contre l'ingérence du Gouvernement qu'on l'a fait dans le cas actuel pour empêcher le Gouvernement de s'immiscer de quelque façon dans la répartition des fonds.

M. ARTHURS: Le ministre a parlé des dispositions du projet de loi présenté l'an dernier, et je remarque que l'on y employait le mot "doit". Ce terme empêche certainement de faire un autre usage des fonds. Les témoins entendus par la commission Ralston ne diffèrent-ils pas d'opinion quant à la répartition des deniers?

L'hon. M. BELAND: Il n'y a pas de doute qu'on n'ait proposé plusieurs méthodes à la commission. Mon honorable ami a raison, puisque l'on étudia 27 différentes méthodes de répartition.

M. ARTHURS: Le ministre les condamne-t-il toutes, sauf les trois dont on s'est inspiré dans le projet de loi?

L'hon. M. BELAND: Non. Mais ce ne sont pas des méthodes de répartition; ce sont seulement des restrictions. Ces articles stipulent seulement que l'argent ne sera pas déboursé tout à la fois, mais pendant un certain nombre d'années. On peut naturellement adopter dix ou vingt méthodes différentes, mais ces articles imposent des restrictions d'un caractère général, comme le proposa la commission, et, à mon sens, elles sont fort sages.

M. ARTHURS: Ne vaudrait-il pas mieux laisser ce soin aux gouvernements provinciaux?

L'hon. M. BELAND: Le lieutenant-gouverneur de chaque province nommera le bureau des administrateurs et le gouvernement provincial rédigera son propre décret ministériel; je ne le rédigerai pas. Mais, en ma qualité de ministre, je veux remplir le devoir qui m'incombait, de même qu'à mes collègues, par suite des conclusions de la commission royale relativement à ces restrictions. L'article 10 décrète que le lieutenant-gouverneur en conseil et le gouvernement provincial se guideront sur les dispositions de la loi, et s'ils y manquent, ils seront à blâmer; je n'en serai pas responsable. Voilà toute l'explication que je puis donner.

M. ARTHURS: Je désapprouve encore le mot "doit" employé dans cet article. Le ministre dit qu'il se débarrasse de la responsabilité dont le chargeait la commission à cet égard. La même remarque ne s'applique-t-elle pas à toutes les conclusions de la com-

mission et, dans ce cas, pourquoi ne les a-t-il pas déposées en Chambre depuis longtemps?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami ne peut m'accuser d'avoir caché quoi que ce soit au sujet de ce projet de loi, qui est exactement le même que l'an dernier. Mon honorable collègue a lu le projet de loi de l'an dernier plus d'une fois et il le connaît par cœur. L'article 10 décrète, sans restreindre les pouvoirs du lieutenant-gouverneur en conseil, que les bureaux provinciaux doivent répartir les montants qui leur sont accordés suivants certaines règles générales. On emploie le mot "doit". Pourquoi pas? On ne pouvait dire "peut" se faire. Il me semble que tout honorable député doit comprendre la nature des restrictions proposées par la commission, et je suis sûr que mon honorable ami est disposé à les approuver. Elles ont un caractère général et elles sont fort sages. Elles décrètent que, en adoptant une méthode de répartition, il faut songer qu'il y aura pendant un certain nombre d'années à venir des soldats ayant droit aux bénéfices du fonds. En d'autres termes, les méthodes adoptées devront être telles que le fonds produira des revenus pendant plusieurs années. En second lieu, on recommande que les secours ne soient accordés que dans les cas où le Gouvernement n'accorde pas déjà de secours, particulièrement dans les cas exceptionnels. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'opportunité de cette disposition; en un mot, nous n'accordons pas de secours à ceux qui en reçoivent déjà et nous nous occupons surtout des cas exceptionnels. La troisième proposition porte que, si l'on décide d'accorder des bourses d'études dans les écoles ou les universités aux enfants particulièrement brillants d'anciens combattants ou d'anciens combattants morts, on ne les accordera pas seulement aux enfants d'officiers supérieurs.

Que pourrait-on concevoir de plus démocratique que cela? Il porte que nous devrons tenir compte, non seulement des enfants des officiers, mais aussi de ceux du simple soldat. C'est une sage restriction et on ne peut plus démocratique; le projet propose de traiter le fils du soldat sur un pied d'égalité avec celui d'un officier supérieur. L'année dernière ces restrictions ont été acceptées et je suis certain qu'elle le seront aussi cette année. Nous avons longuement discuté cette résolution et il y a des modifications que j'ai l'intention d'apporter au projet lors de son étude par le comité général de la Chambre. Elles ont trait à la nomination du bureau central et probablement, aussi, aux bureaux provinciaux; elles s'inspirent des suggestions qui ont été faites. J'ai aussi l'intention de soumettre une modification pour ce qui a trait à la part du Yukon. J'ignore si elle satisfera tout à fait mon honorable ami (M. Black), mais je puis l'assurer que l'amendement péchera plutôt par excès de générosité en faveur du Yukon.

M. MacLEAN (Prince) (I. P.-E.): Monsieur le président je remarque qu'on a groupé ensemble l'Ile du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse. Nous nous opposons à cela et nous espérons sincèrement que le ministre s'occupera séparément de l'Ile du Prince-Edouard, de façon à nous assurer notre propre part des fonds.

L'hon. M. BELAND: Je serai heureux de proposer une modification en vue d'assurer à l'Ile du Prince-Edouard, en tant que province, une allocation séparée.

M. CHURCH: Toute la journée, le ministre a été aux prises avec cette résolution et je n'ai pas l'intention d'en retarder l'adoption. La seule question posée au comité est de savoir entre qui le fonds des cantines doit être réparti, qui doit faire le répartition et quand. L'affaire est de nature à susciter de nombreuses divergences d'opinions et plus j'écoute le ministre parler de la résolution plus je doute s'il prend la bonne voie. Avec ses 45,000 vétérans Toronto est intéressé dans ce fonds. Nous savons bien que le ministre ne vise qu'à venir en aide aux anciens combattants. Vétéran lui-même, il ne porte jamais son regard de ce côté-ci de la Chambre sans y trouver sympathie et assistance. Mes objections portent sur l'administration du fonds. Je voudrais voir le ministre prendre exemple sur le fonds patriotique de $44,000,000 qui fut administré par des hommes éminents avec le minimum de frais et un maximum d'efficacité. Jamais on ne s'est plaint de cette administration. Nous avons ici deux millions et demi de dollars et je crains fort qu'une grande partie ne soit dépensée en frais d'administration et qu'il ne reste que bien peu pour les soldats. La guerre est terminée depuis sept ans et nous avons encore, pour l'assistance des soldats, le système le plus embarrassant et le plus compliqué. Ce que le soldat veut c'est un secours direct. Combien y en a-t-il qui souffrent aujourd'hui et pour lesquels cette somme d'argent serait une aubaine et un bienfait si elle était administrée par des hommes d'affaires en vue au lieu d'être, en quelque sorte, gaspillée par un bureau ici à Ottawa. Je me demande comment cette organisation parviendra à secourir un soldat à Toronto, Hamilton, Brantford, ou dans une autre cité. Ce rouage n'est que du simple formalisme. Je crois que

ce serait mieux de laisser l'administration de ce fonds au ministre par l'intermédiaire de son département ou avec le concours de trois hommes d'affaires éminents. J'en connais un à Toronto, c'est M. W. D. Ross et on n'aurait pas de peine à en trouver d'autres pour coopérer avec lui sans qu'il en coûte un sou au pays ou au soldat. Et ainsi l'argent irait tout entier à ceux à qui il est destiné. En dépit des remarques injustes du ministre de la Défence nous avons, en cette partie-ci de la Chambre la plus grande sympathie pour le ministre. Il n'était pas dans la Chambre, hier soir. Je n'ai pas retenu l'attention des députés plus de dix minutes et cependant je l'ai entendu crier: "Tommy Church a fait de l'opposition factieuse". On sait bien que ce n'est pas exact. Je le répète le ministre devrait voir à l'administration de ce fonds, soit par l'intermédiaire de son département, soit avec le concours d'un bureau de deux ou trois hommes d'affaires éminents.

M. LADNER: Comptant dans ma circonscription un assez grand nombre de vétérans et de leurs ayants droit, j'aimerais à dire quelques mots à ce sujet. Il est un point dont on n'a pas encore fait mention—c'est la nature et la nécessité d'un bureau de réclamations. La proposition de résolution s'appuyant sur le rapport Ralston j'en accepte le motif. Depuis 1917, alors que les associations dévouées au sort du vétéran, s'organisèrent, tout le monde reconnaît qu'elles accomplissaient une bonne tâche. L'Association des Vétérans de la Grande guerre, par exemple, ai-je appris de bonne source, s'est occupée de 80,000 réclamations individuelles depuis six ans, dont 32,000 ont été réglées à l'avantage des réclamants.

Les soldats ont confiance dans leur association qui explique aux réclamants la nature de leur cause et les difficultés d'ordre juridique qui les attendent, et, en général, les réclamants ont été satisfaits. On a émis l'opinion que le département du Rétablissement des soldats pourrait peut-être remplir une partie de ces fonctions, mais étant un bureau gouvernemental et ayant un cachet bureaucratique, il ne donne pas satisfaction à tous les anciens soldats. Les cas que j'ai mentionnés couvrent un champ très étendu. Ils embrassent des questions touchant la législation parlementaire, les mesures ministérielles, les règlements des départements, le conseil de bureaux de placement, les pensions, l'assistance médicale, le traitement médical (solde et allocations), le traitement dentaire, la solde, le travail rémunéré, l'allocation de famille, les frais d'enterrement, les insignes et décorations, les successions, le change, les frais de déplacement, le rapatriement, la recherche des disparus, la gratification du service de guerre, les certificats de licenciement, les médailles, les recours en grâce, les services juridiques, les nominations dans le service civil, le divorce, les exemptions en matière d'instruction, les prêts pour la construction de logements, l'établissement des soldats sur les terres, les terres fédérales, l'assurance, l'allocation aux mères, la naturalisation, le fonds patriotique, l'assistance, le placement en général, l'enseignement professionnel, les prêts pour l'enseignement professionnel, divers, appels.

Le fonctionnement du service du contentieux et des réclamations a occasionné durant cette période des frais de $450,000.

M. ARTHURS: Où l'honorable député prend-il cette citation?

M. LADNER: Dans un mémoire que m'a remis le secrétaire de l'association dont je parle. Les dépenses, me dit-on, se sont élevées à $450,000, dont l'Association des vétérans de la grande guerre a dû payer 80 p. 100, sur ses propres revenus. Il y a un personnel dans sept provinces. Il existe environ 800 succursales de cette association. On reçoit environ quarante nouvelles réclamations par jour, me dit-on, et plus de 8,000 cas sont en cours de règlement. Je mentionne ces faits pour étayer mon argument qu'un bureau de réclamations indépendant du Gouvernement est utile et qu'on doit le conserver dans l'avenir.

La résolution tend à assurer l'emploi de $100,000, tirés du fonds des cantines, pour établir un bureau de réclamations sous la direction de trois administrateurs. Comme je comprend la chose—du moins, j'espère que le bill contient une disposition à cet effet—ces administrateurs peuvent déterminer quelle association agira de concert avec le bureau de réclamations. Sans doute consultera-t-on toutes les associations de soldats pour ce qui regarde l'établissement du bureau et l'emploi de l'argent, et prendra-t-on conseil auprès des diverses associations capables d'aider à l'organisation définitive d'un pareil bureau de réclamations. Je n'approuve pas, et personne ne le ferait, je crois, qu'on alloue ou remette l'argent à une association déterminée. Mais il faut qu'il soit soustrait à l'influence du Gouvernement, détaché de tout élément bureaucratique ou gouvernemental et sous la direction des administrateurs qui nommeront eux-mêmes des hommes capables, choisis peut-être dans les rangs de diverses associations, à cause de leur compétence en la matière.

Si l'on se reporte au rapport Ralston, on verra qu'une consultation touchant l'usage à faire du fonds révéla une telle variété d'o-

pinions qu'il fut impossible de prendre une décision sur ce point. Le plus grand nombre de voix fut donné en faveur de l'établissement d'ateliers commémoratifs afin de fournir du travail protégé ou du travail à domicile aux anciens soldats invalides, y compris les tuberculeux.

Le nombre de votes donnés en faveur de ce projet a été 5,764. Les votes donnés en faveur des deux autres projets, désignés dans le rapport comme les projets B et C, s'élevaient respectivement à 2,874 et 2,298, et le projet D recueillit le même nombre de voix. Le comité parlementaire de 1922, en faisant son rapport sur l'utilisation du fonds des cantines, proposa l'établissement d'une commission chargée d'étudier l'opportunité d'employer les fonds des cantines (a) à l'établissement d'ateliers protégés et (b) à assurer aux enfants des anciens combattants de plus grandes facilités de s'instruire qu'ils n'auraient sans cela. Quand la commission Ralston fit le tour des différentes villes, elle constata que les diverses associations avaient chacune une conception différente de la méthode qu'il fallait adopter. Le rapport dit:

Il est impossible de déterminer par ces expressions d'opinion ce que les anciens soldats désirent en général qu'on fasse des fonds, mais les deux propositions les plus nettement formulées se rapportent à l'instruction des enfants dont les pères ont servi durant la guerre, et au soulagement de la misère dont les anciens combattants ou les personnes à leur charge sont la proie.

J'en viens maintenant à une question qui ne s'est pas posée dans cette discussion, je crois, je veux dire les pensions des vieux soldats. Nous savons qu'il existe plusieurs cas intéressants d'hommes qui ont servi outremer et dont la santé est ruinée mais qui n'ont pu obtenir une pension à cause de l'étrange fonctionnement de la règle concernant la naissance du droit à la pension; ces soldats sont peut-être dans le dénuement et réduits à vivre d'aumônes si l'on ne prend pas soin d'eux. J'aimerais que les administrateurs provinciaux reçussent quelques instructions les obligeant à tenir compte de certaines fins définies dans la distribution du fonds. J'aimerais à voir dans la proposition de loi quelque chose obligeant les administrateurs à s'occuper d'abord des deux objets sur lesquels la commission a trouvé qu'il y avait commun accord, à savoir l'éducation des enfants dont les pères ont servi durant la guerre et le soulagement de la misère chez les anciens combattants et chez ceux dont ils ont charge. J'aimerais aussi à voir un article permettant de secourir ceux qui, au soir de leur vie, ont une santé délabrée et ont besoin d'assistance. On remarquera que la proposition de résolution n'y pourvoit pas. D'après cette dernière les administrateurs auront le pouvoir de recevoir les sommes qui leur sont attribuées, de les tenir à la disposition des intéressés résidant dans la province et de se rendre compte de leurs désirs.

La commission royale a siégé dans chaque province, ce qui a coûté fort cher au trésor public, et elle s'est fort appliquée à connaître les vues des organisations représentatives et des parties intéressées de toute les provinces. J'epère donc que le ministre verra à ce que son bill assure la réalisation de ces objets sur lesquels il y a eu entente définitive.

Pour ce qui est de prendre $100,000 du fonds des cantines, je ne partage pas entièrement les vues exprimées par quelques honorables députés de ce côté-ci de la Chambre. Ce fonds est destiné en premier lieu à aider aux soldats revenus de la guerre et à ceux qui leur sont à charge. Ces fins ont été servies jusqu'à un certain point dans le passé par le bureau de réclamations de l'Association des vétérans de la Grande guerre, et une partie de l'argent servant à ces fins provenait de ce fonds. Je ne vois donc pas pourquoi, dans l'avenir, les fonds des cantines ne devraient pas aussi servir à entretenir un bureau de réclamations sous la surveillance des administrateurs.

Le public a dépensé beaucoup d'argent pour établir le département, le bureau d'appel fédéral, les conseillers des soldats et de bien d'autres façons. Je crois que la chose la plus juste et la plus sensée à faire est de prendre $100,000 des fonds des cantines, car cela paraît avoir l'assentiment d'une grande partie du corps militaire et du public et c'est aussi l'avis de la commission royale qui a fait une enquête à ce sujet.

(Rapport est fait sur la proposition de résolution qui est lue pour la 2e fois et adoptée).

L'hon. M. BELAND demande à déposer une proposition de loi (bill n° 32) concernant la distribution des fonds des cantines.

(La motion est adoptée et la proposition de loi est lue pour la 1re fois.)

(A six heures, la séance est levée, sans la formalité d'une motion, conformément au règlement.)

Jeudi, le 26 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

De divers projets d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 33), déposé par M. Michaud, loi concernant The Restigouche Log Driving and Boom Company.

Le 2e (bill n° 34), déposé par M. Irvine, loi constituant en corporation la British Consolidated General Insurance Corporation.

Le 3e (bill n° 35), déposé par M. Mewburn, loi concernant la Compagnie d'Assurance Mutuelle du Canada sur la vie.

Le 4e (bill n° 36), déposé par M. Chevrier, loi constituant en corporation la Guaranty Trust Company of Canada.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION A LA LOI DES BREVETS

M. ANDREW McMASTER demande à déposer un projet de loi (bill n° 37), tendant à modifier la loi des brevets.

La loi actuelle des brevets décrète que l'inventeur d'un perfectionnement ou d'un procédé nouveau et utile, peut obtenir un brevet pour cette découverte. Mais la loi, telle qu'elle existe, ne protège pas ce brevet et l'inventeur réel pourrait être dépouillé du fruit de ses recherches, si une autre personne a utilisé l'invention ou le procédé dans une autre partie du monde. Ainsi il peut arriver qu'un individu ait découvert une perfectionnement, inconnu au Canada se rapportant à l'automobile, et qu'en même temps, sans qu'il en sache rien, un autre inventeur du sud de l'Italie ait aussi créé le même perfectionnement. Ce projet de loi a pour objet d'accorder un brevet à celui qui est le premier inventeur au Canada. De cette façon, m'apprend-on, notre loi des brevets serait comme celles du Royaume-Uni et des Etats-Unis. Aujourd'hui la nôtre est plus rigoureuse pour l'inventeur qu'aucune de celles de ces deux pays.

L'autre partie du projet de loi a pour objet de rectifier ce qui n'est pas exactement une erreur d'écriture, mais une inadvertance, qui remonte à plusieurs années, lors de la rédaction de la loi des brevets. Le rédacteur a oublié qu'on avait détaché de la région appelée Territoires du Nord-Ouest deux provinces fort importantes: la Saskatchewan et l'Alberta. La loi porte que le tribunal appelé Cour suprême des Territoires du Nord-Ouest a juridiction en matière de brevets jusqu'à la disparition de ce tribunal et l'établissement des cours suprêmes des provinces détachées de cette région du Dominion. Quand on a adopté cette loi des brevets, la Saskatchewan et l'Alberta comptaient déjà plusieurs années d'existence.

[L'hon. M. Béland.]

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

LE COMITE RELATIF A LA SITUATION AGRICOLE

M. SUTHERLAND demande:

1. Combien le Canada a-t-il dépensé au sujet du comité spécial nommé par le parlement le 28 février 1923 pour s'enquérir de la situation agricole?

2. Combien a-t-on payé aux témoins qui ont comparu devant le comité, en honoraires et frais de déplacement?

3. Combien a coûté l'impression des rapports des délibérations du comité?

4. Combien ont coûté les honoraires et frais de déplacement au sujet de l'enquête sur les frets maritimes de l'Atlantique?

L'hon .M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. $21,402.53.

2. $2,674.15.

3. Frais d'impression des délibération du comité.. .. .. .. $ 7,019 29
Frais d'impression du rapport (anglais et français) du comité.. .. .. 11,709 09

Total.. .. .. $18,728 38

4. Plusieurs témoins ont déposé touchant diverses questions sur lesquelles portait l'enquête. Il n'a pas été tenu de compte distinct pour chaque question.

M. W. T. R. PRESTON

L'hon. M. MANION demande:

Combien le gouvernement du Canada a-t-il payée, depuis le 1er janvier 1922, à W. T. R. Preston, pour services quelconques?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

Ministère du Travail—

Date	Services
1922. Du 21 avril au 17 juin. Président du conseil de conciliation dans le différend entre l'Algoma Eastern Railway et ses employés.	$320
Du 21 juillet au 15 septembre. Président du conseil de conciliation dans le différend entre la Père Marquette Railway Company et ses employés d'ateliers..	425
Du 10 août au 14 septembre. Président du conseil de conciliation dans le différend entre la Père Marquette Railway Company et les commis de ses services de navigation, des déchargeurs de marchandises, etc..	235
	$980

Ministère du Commerce—

Enquête touchant le prix du transport des grains sur les lacs.. ..	$3,270
Enquête touchant les frets maritimes..	1,305
	$4,575

CONSEILLERS DES SOLDATS

M. BLACK (Yukon) demande:

1. Quels sont les noms et adresses de chacun des conseillers de soldats nommés par le Gouvernement sous le régime de la loi du rétablissement des soldats dans la vie civile?

2. Combien a-t-on payé à chacun de ces conseillers (a) comme émoluments, et (b) frais de déplacement et autres?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile): 1 et 2.

Nom et adresse	Date de la nomination	Rétribution annuelle fixe pour (a) services partiels, (b) service sténographique	Reçu en émoluments de la date de la nomination au 31/1/25	Autres payements au 31/1/25 pour (a) service sténographique, (b) frais de voyage et autres
H. D. Johnson, M.D., Charlottetown.. ..	3/10/23	(a) $1,200	$1,593 55	(a) 300 00
		(b) 240		(b) 43 90
H. F. Hamilton, Halifax..	3/10/23	(a) 2,400	3,187 10	(a) 247 50
		(b) 480		(b) 299 70
*C. H. Boudreau, St-Jean..	3/10/23	(a) 1,800	2,240 32	(a) 520 00
		(b) 360		(b) 401 35
A. Pettigrew, Québec..	3/10/23	(a) 1,500	1,991 94	(a) 375 00
		(b) 300		(b) 83 10
J. V. Locke, Montréal..	3/10/23	(a) 3,600	4,780 64	(a) 900 00
		(b) 720		(b) 76 45
C. Askwith, Ottawa..	3/10/23	(a) 1,800	2,390 32	(a) 450 00
		(b) 360		(b) 104 50
J. V. Conroy, Toronto..	19/10/23	(a) 3,600	4,625 82	(a) 840 00
		(b) 720		(b) 317 80
E. Fremlin, Londres..	3/10/23	(a) 2,400	3,187 10	(a) 520 00
		(b) 480		(b) 95 95
J. R. Bowler, Winnipeg..	3/10/23	(a) 3,600	4,780 64	(a) 875 00
		(b) 720		(b) 20 35
F. J. Rowan, Regina..	3/10/23	(a) 1,800	2,393 01	(a) 520 00
		(b) 360		(b) 395 95
S. G. Petley, Calgary..	3/10/23	(a) 2,400	3,187 10	(a) 600 00
		(b) 480		(b) 722 37
I. A. MacKenzie, Vancouver..	3/10/23	(a) 3,000	3,983 87	(a) 750 00
		(b) 600		(b) 28 00
G. H. Sedger, Victoria..	3/10/23	(a) 2,400	3,187 10	(a) 600 00
		(b) 480		(b) 41 20

*A démissionné le 28 février 1925 et a été remplacé par M. A. I. Machum.

QUAI DE LA TRAVERSE DE ROSS

M. HANSON demande:

1. Quels travaux a-t-on faits au quai de la traverse de Ross, comté Victoria, Nouvelle-Ecosse, dans l'année civile 1924?

2. Les travaux ont-il été faits à l'entreprise ou à la journée?

3. Dans le premier cas, quel était l'entrepreneur, quel était le prix du contrat, et avait-on demandé des soumissions?

4. Si l'on a reçu plus d'une soumission, quels étaient les noms de chaque soumissionnaire et le prix de chaque soumission?

5. Si les travaux ont été faits à la journée, combien d'hommes ont été employés, quels étaient leurs noms, le chiffre de leurs salaires, le nombre de journées de travail de chacun et le nombre des chevaux employés?

6. Si les travaux ont été faits à la journée, combien a-t-on payé pour les différentes classes de matériaux, a qui l'a-t-on payé, et à quel prix?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

Pour l'année civile 1924.

1. Réfection de l'ouvrage en treillis donnant accès au quai.

2. A la journée.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Répondu sous le n° 2.

5. (a) Seize (16) hommes; (b) R. R. McKenzie, conducteur des travaux, 19 jours à $3.50, $66.50; Dan Campbell, manœuvre, 3 jours à $2.50, $7.50; Donald McDonald, manœuvre, 3½ jours à $2.50, $8.75; John Howatson, charpentier, 9 jours à $2.75, $24.75; Rod. Morrison, manœuvre, 3 jours à $2.50, $7.50; Angus Morrison, charpentier, 8 jours à $3, $24.00; J. P. Morrison, charpentier, 5 jours à $3, $15.00; A. B. McDonald, manœuvre, 12 jours à $2.50, $30.00; Murdock M. McKenzie, manœuvre, 2½ jours à $2.50, $6.25; D. H. Corbitt, manœuvre, 2 jours à $2.50, $5.00; John M. McKenzie, manœuvre, 3 jours à $2.50, $7.50; Murdock D. McDonald, charpentier, 1 journée, $3.00; R. R. McDonald, manœuvre, 2 jours à $2.50, $5.00; Dan. McDonald, manœuvre, 1 journée, $2.50; Dan Campbell, avec ses chevaux, 4 jours à $6 et 1 journée à $4, $28.00; Murdock McAskill, avec ses chevaux 2½ jours à $4, $10.00.

(c) Quatre chevaux.

6. Dan Campbell, 36 billes d'épinette, 612 pieds courants, à 10 cents le pied, $61.20; R. R. McDonald, 10 billes d'épinette, 210 pieds courants, à 10 cents le pied, $21.00; Murdock McKenzie, 5 billes d'épinette, 65 pieds courant à 10 cents le pied, $6.50; 8 longueurs de 8 x 10, 12 pieds de long, en épinette, $19.20; au total $25.70. Frank A. Bill & Sons, 1 renard, $2.95; 2 quarts de crampons de 8 pouces à $4.80, $9.60; 1 gallon de peinture blanche, $4.75; 450 livres de boulons à pointes perdues de 18 pouces, diamètre ¾ de pouce, avec têtes et pointes, à 6 cents la livre, $27.00; 1 pinceau, 95 cents, au total, $45.25. J. P. Morrison, 4 lambourdes d'épinette, 8 x 10, 21 pieds de long, 560 pieds de bois, à $30.00 du mille, au total, $16.80. A. K. McKenzie, 2,250 pieds de bois en madriers de 3 pouces, à $26 le mille pieds, $58.50; 630 pieds de bois en colombages de 2 x 4, à $26 le mille pieds, $16.38; au total, $74.88.

LE QUAI DE DARMOUTH

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Quelle était la superficie du terrain acheté à Dartmouth des MM. Beazley comme emplacement d'un quai?

2. Quelles propriétés cet emplacement touche-t-il?

3. Le Canada possède-t-il quelque propriété dans le voisinage immédiat du quai, et dans l'affirmative, le quai y accède-t-il?

4. La propriété acquise des MM. Beazley comprenait-elle un droit de passage au quai? Dans l'affirmative, de quel endroit part ce passage et sur quelle propriété commence-t-il?

5. Combien a-t-on payé la verge cube pour les travaux et les matériaux de remplissage des abords du quai?

6. Ce travail était-il compris dans l'entreprise de construction du quai?

7. Si c'était un travail séparé, qui avait l'entreprise du remplissage des abords?

8. Combien ce remplissage a-t-il coûté?

9. Quel était le coût estimatif du quai en dehors de l'emplacement?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

1. 2,464 pieds de superficie; 27,850 pieds carrés couvert par l'eau; au total: 30,314 pieds carrés.

2. Au nord et à l'est, l'emplacement des chemins de fer Nationaux; au sud et à l'ouest, le port d'Halifax.

3. (a) Oui; (b) oui.

4. a) Non. b) La propriété avoisine le quai public en face du pied de la rue Mott, à Dartmouth.

5. $1.68 par verge cube pour le remblayage en pierre et en gravier.

6. Oui.

7. Répondu sous le n° 6.

8. $43,844.64.

9. Environ $158,006.20.

[L'hon. J. H. King.]

LA RIVIERE SAINTE-MARIE

M. SIMPSON demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'en raison de l'abaissement des eaux de la rivière Sainte-Marie plusieurs bateaux canadiens sont incapables d'accoster sur la rive canadienne?

2. Le Gouvernement sait-il qu'en conséquence de ce fait le charbon et les autres provisions qu'on achetait autrefois sur le côté canadien pour les bateaux canadiens sont maintenant achetés sur la rive américaine de la rivière?

3. Le Gouvernement sait-il que les capitaines des bateaux susdits refusent d'accepter du fret pour livraison à Sault Sainte-Marie, Ontario, au grand détriment des marchands et autres personnes qui habitent cet endroit?

4. A-t-on fait des représentations au Gouvernement ou au département des Travaux publics en vue d'améliorer cet état de choses? Dans l'affirmative, qui les a faites?

5. Le Gouvernement se propose-t-il d'entreprendre les travaux voulus cette année même?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1, 2 et 3. Des représentations à cet effet ont été faites au département des Travaux publics et une enquête a été ouverte afin de s'assurer de l'exactitude des faits.

4. Oui; une députation, le 26 janvier 1925.

5. La question est à l'étude.

LA STATISTIQUE DE L'IMMIGRATION

M. FORRESTER demande:

1. Quelle a été l'immigration totale au Canada du 31 mars au 31 décembre 1924?

2. Combien de Canadiens ont émigré aux Etats-Unis en 1924?

3. Combien de Canadiens sont revenus des Etats-Unis au Canada en 1924?

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration et de la Colonisation):

1. 100,570 du 31 mars au 31 décembre 1924

2. Le département de l'Immigration et de la Colonisation ne tient aucun registre concernant les Canadiens qui quittent le pays.

3. Le département a tenu un registre des Canadiens rapatriés depuis le 1er avril 1924.

Le nombre de ceux qui sont revenus du premier avril au 31 décembre 1924, après une absence de six mois ou plus aux Etats-Unis et avec l'intention de demeurer ici d'une façon permanente, s'est élevé à 37,317.

L'EMPLACEMENT DU BUREAU DE POSTE DE MONCTON

M. DOUCET demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté un emplacement pour le bureau de poste projeté de Moncton (N.-B.)?

2. Dans l'affirmative, (a) quel est l'endroit exact de l'emplacement, (b) de qui a-t-il été acheté, (c) quel en est le prix, (d) quels corps publics de Moncton l'ont suggéré, (e) des corps publics ont-ils fait des représentations contre cet emplacement, et dans l'affirmative, quels corps publics?

3. En l'absence d'une recommandation des corps publics en faveur de cet emplacement, qui l'a recommandé?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1, 2 et 3. Aucun emplacement n'a été acheté.

LES REGLEMENTS CONCERNANT LA POLICE SANITAIRE DES ANIMAUX

L'hon. M. STEVENS: Je désire appeler l'attention du Gouvernement, et tout particulièrement du ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) sur les sérieux embarras dont souffrent les importateurs du fait de certains règlements du département de l'Agriculture, qui défendent l'importation au pays des marchandises emballées avec de la paille ou du foin du moment qu'elles proviennent de certaines régions des Iles-Britanniques et d'autres pays où règne la fièvre aphteuse. Avec la permission de la Chambre je tiens à mentionner un cas sur lequel je baserai la question que je veux poser. Une consignation de marchandises qui fut refusée, avait été emballée et consignée au mois de novembre dernier; elle manqua le départ du navire et elle fut retenue jusqu'au mois de janvier. Si j'ai bien compris, la décision finale du département ne fut rendue que dans le cours du mois de janvier, fixant le 15 janvier comme le dernier jour pour recevoir des consignations de cette nature. Voici le point que je désire signaler à l'attention du Gouvernement, et la question est très sérieuse. Des importateurs canadiens sont en butte à de sérieuses difficultés sans qu'il y ait de leur faute; en certains cas, ils sont menacés de subir de lourdes pertes du fait de la violation de ces règlements avant que la décision finale du département fût connue dans la métropole. Le Gouvernement n'est-il pas d'avis qu'il serait sage de permettre le déballage des marchandises en question pourvu que l'emballage suspect soit détruit de façon à obvier aux pertes que pourrait subir l'importateur?

Ce système tendrait à sauvegarder la santé de notre bétail et à éviter de lourdes pertes à l'importateur canadien qui n'est pas du tout en faute. La question a une bien plus grande portée que la police sanitaire des animaux et je demande au Gouvernement de la mettre sérieusement à l'étude.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je me rends parfaitement compte de la situation embarrassante dans laquelle certains importateurs se sont trouvés du fait de la situation qu'a exposée mon honorable ami. Depuis que l'honorable député a soulevé l'affaire, j'ai fait une enquête minutieuse sur les divers aspects de la situation et j'ai discuté la question avec l'honorable ministre des Travaux publics (M. King) qui est également au fait des difficultés dont on se plaint.

La semaine dernière encore, j'ai examiné le sujet avec mes fonctionnaires, en particulier le docteur Hilton à qui j'ai demandé de me préparer un rapport touchant ces expéditions qui viennent non seulement à Vancouver mais dans tous les autres ports libres du Canada. Je voulais savoir si elles diminuaient sous le régime de la politique actuelle. Je reconnais que ce sont les armateurs qui sont à blâmer, mais comment remédier à ce mal, c'est ce que je n'ai pu encore trouver. J'ai fait des enquêtes au sujet de leur culpabilité. Je remarquerai qu'ils sont passibles de poursuites, mais je n'ai pas encore eu l'opinion du ministère de la Justice. Quoi qu'il en soit, nous nous renseignons sur le volume d'expéditions de chaque port. A Saint-Jean, la difficulté a été presque écartée, vu qu'il est arrrivé dans ce port peu de marchandises emballées contrairement au règlement, mais à Halifax la situation est différente; les articles empaquetés contrairement à la loi ne font qu'augmenter et il n'y a aucun signe d'amélioration. Jusqu'à présent je n'ai eu aucun rapport de Vancouver. Cependant, de concert avec mes collègues, particulièrement avec le ministre des Travaux publics (M. King) et autres, j'espère imaginer quelque moyen pour obvier à cet état de choses, bien que j'ignore dans le moment lequel il sera. Nous sommes à exercer une surveillance actuellement, et si nous apprenons que ces envois de marchandises sont moins fréquents que par le passé, nous en conclurons naturellement que d'ici à quelques semaines tout sera rentré dans l'ordre. Je suis porté à croire qu'il y a plutôt preuve du contraire en ce qui concerne les ports de l'Atlantique.

L'hon. M. STEVENS: Ne serait-il pas possible dans le cas de l'importation même que j'ai mentionnée de permettre que les marchandises soient débarquées et que leur enveloppe soit ensuite détruite? Cela aurait pour effet, je crois, de concilier les intérêts du département et de l'importateur.

L'hon. M. MOTHERWELL: S'il est prouvé que ce fret a été exporté avant que l'on eût été mis au courant de la règle en vigueur après le 15 janvier, la réclamation serait bien fondée. Mais on me dit qu'il n'y a rien de tel.

L'hon. M. STEVENS: Dans ce cas-ci l'expédition a été faite en novembre.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'examinerai volontiers les circonstances de l'affaire.

M. l'ORATEUR: Je dois rappeler à la Chambre que les questions soulevées avant l'appel de l'ordre du jour doivent être concises et au fait. Cela s'applique également aux réponses.

LE BUDGET

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Mardi dernier, le très honorable chef de l'opposition a demandé de plus amples renseignements au sujet du chiffre prévu des recettes comme résultat des modifications apportées au tarif. Je soumets l'état suivant:

Etat des augmentations nettes estimatives

	Revenu
Douanes..	$ 914,618
Loi spéciale des revenues de guerre.. ..	47,500
Exportation de l'électricité..	400,000
Augmentation nette..	$1,362,118

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne peut-il nous donner les détails des recettes prévues de chaque article frappé par les droits douaniers, tant sous forme d'addition que de déduction?

L'hon. M. ROBB: Je serai en mesure de fournir ce renseignement lorsque nous siégerons en comité. Mon très honorable ami comprend que ce n'est qu'un calcul approximatif basé sur les affaires de l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais, mais on a l'habitude de donner cette information dans l'exposé budgétaire.

TARIFS MARITIMES

M. GOULD: Au sujet de la motion proposée hier par le premier ministre touchant la nomination du comité chargé d'étudier la question des tarifs maritimes, je prierais le très honorable ministre de nous donner l'assurance que les pouvoirs du comité seront assez étendus pour lui permettre de s'enquérir d'autres méthodes efficaces de contrôle et d'en faire rapport de temps à autre.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): La motion indique exactement quels seront les pouvoirs du comité et la résolution comprend tout ce qui est contenu dans le projet de loi. Je pense que le comité aura tout le pouvoir voulu à cet égard.

TERRES DES SOLDATS

M. IRVINE: Le Gouvernement se propose-t-il de déposer à cette session quelque projet de loi relatif à une nouvelle évaluation des terres des soldats.

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Il y a quelques jours j'ai répondu à cette question.

M. GARLAND (Bow-River): Puis-je rappeler au ministre qu'il n'a pas répondu à cette question?

Des VOIX: A l'ordre.

[M. l'Orateur.]

MISE AU POINT

L'hon. M. MANION: Je voudrais faire la rectification de certains chiffres que j'ai cités hier au cours de la discussion sur les fonds des cantines. Ces chiffres, je les tenais de l'Association des vétérans de la Grande guerre; je voudrais maintenant faire lecture à la Chambre d'un télégramme que m'adresse M. H. McLeod, secrétaire des Grand Army Veterans:

Toronto, Ont., le 26 mars 1925.

A l'honorable docteur MANION,
Chambre des communes, Ottawa.

Vous prie de rectifier votre assertion à la Chambre, hansard du vingt-quatre mars. Chiffres qu'on vous a communiqués relativement cette association absurdes. J'en connais la source. Rôle de nos membres disponible, mais on n'a pas demandé le nombre. Ceux qui vous ont renseigné ont exagéré de beaucoup le chiffre de leurs membres. Nombre des membres Grand Army of United Veterans égal à celui n'importe quelle association en Canada.

H. McLEOD,
Secrétaire, Grand Army Veterans.

ACCORD ANGLO-ALLEMAND

M. SHAW: Monsieur l'Orateur, je voudrais savoir si le Gouvernement a été en communication avec le gouvernement de la Grande-Bretagne au sujet de l'accord projeté avec l'Allemagne à laquelle le secrétaire des Affaires étrangères, en Angleterre, a fait allusion ces jours derniers? Le premier ministre a-t-il quelque chose à dire là-dessus à la Chambre et au pays?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami veut parler du pacte de sécurité qu'on discute actuellement là-bas?

M. SHAW: Oui.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le gouvernement anglais a tenu notre gouvernement au courant de ce qui se passe à ce sujet; mais jusqu'à présent nous n'avons pas reçu de communication qui puisse être livrée au public. D'une manière générale nos renseignements coïncident à peu près avec ce qui a paru dans la presse; en somme il n'y a encore rien de définitif.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb (ministre intérimaire des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, il y a deux jours lorsque je discutais la présente motion j'ai souligné entre autres choses l'accroissement alarmant des obligations du réseau National-Canadien et l'effet immédiat sur notre dette publique. Il n'est pas nécessaire, je pense, de discuter longue-

ment aujourd'hui cet aspect de la situation; il saute aux yeux de quiconque se donne la peine de scruter un peu les comptes de notre réseau ferroviaire; seulement je veux indiquer à la Chambre quelles seront les conséquences des méthodes financières qu'adopte le Gouvernement en ce qui concerne ces obligations des chemins de fer. Au cours de l'exercice de 1922-1923 mon très honorable ami le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) reçut 56 millions de dollars de l'Angleterre. Voici maintenant que mon honorable ami le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) nous dit que le ministre des Finances fit des gros versements en espèces aux chemins de fer Nationaux cette année-là simplement parce qu'il était en possession de ces fonds considérables. L'an dernier le Trésor n'avait pas une somme correspondante; il n'en a pas plus cette année. Qu'on me permette ici une observation. Règle générale dans le domaine des affaires les excédents comme les déficits sont tablés sur l'encaisse liquide. Nous voici donc en présence de cette situation étrange. En 1922-1923 le très honorable ministre des Finances verse des sommes considérables aux chemins de fer Nationaux et fait rapport,—sincèrement,—qu'il y a un déficit de 31 millions; l'an dernier, alors que le Trésor n'avait pas encaissé de gros payements, on nous a fait le rapport, étrange, d'un excédent; et cette année, non seulement à défaut d'encaisse mais en présence d'une forte baisse dans les entrées du Trésor, le Gouvernement prétend encore que nous avons un surplus.

Donc si la Chambre approuve le raisonnement du ministre, il va falloir s'orienter autrement et souhaiter de ne pas avoir d'argent liquide, afin d'accuser un surplus ou plutôt afin que le Gouvernement, d'après ce raisonnement, puisse prétendre qu'il y a un surplus. Par contraste, en 1922-1923, après avoir encaissé 56 millions d'argent liquide, on a eu, avec une comptabilité régulière, un déficit de 31 millions. Monsieur l'Orateur, cela me paraît tellement clair qu'insister serait insulter à l'intelligence de mes collègues et des contribuables.

J'ai maintenant l'intention de faire quelques remarques au sujet de la protection. On a le droit de demander au Gouvernement pourquoi il se tient encore dans le demi-jour, pourquoi il est encore indécis. Je tiens à dire dès maintenant que je suis encore en faveur de la protection; je considère encore que c'est la seule politique qui convienne à notre pays et qu'il faille adopter si nous voulons faire ce qui est juste, c'est-à-dire avoir des égards pour les ouvriers canadiens. Je dirai d'abord ceci: Nos honorables collègues qui sont à ma gauche et l'honorable député de Brome (M. McMaster), en particulier, prennent plaisir à choisir un article quelconque du tarif douanier et à souligner la protection extraordinaire qu'il accorde au manufacturier, voulant dire par là que nous avons un tarif excessivement élevé. Or, je tiens à dire tout de suite que nous n'avons pas un tarif élevé et il y a bien longtemps qu'il n'est pas élevé; au contraire, il est bas. J'ajouterai—et en le disant, j'espère que j'aurai au moins l'approbation du député de Brome, qui, quand on lui signale une chose, y réfléchit généralement—que pas un député ne peut prendre le tarif douanier et dire: Ceci constitue la protection dont profite telle ou telle industrie manufacturière. Pourquoi cela? Ici encore, je crois qu'on me comprendra. Un droit, pour être protecteur, doit représenter la proportion nette de protection dont profite l'industrie. Est-ce contestable? Je ne le pense pas. Le député de Brome lui-même ne le contestera pas. Mais si l'on prend tous les articles du tarif, on trouve d'autres charges imposées à telle ou telle industrie; car dans cette protection il faut faire entrer en ligne de compte les matières premières, les machines et autres articles nécessaires à l'industrie en question. Cela ne fait aucun doute. Le fait est que, aujourd'hui, avec les changements dus, d'une part à la dévalorisation de l'argent et, d'autre part à l'augmentation considérable du prix de la main-d'œuvre depuis la guerre, notre tarif nous place dans la situation suivante: c'est que dans certains cas on aurait avantage à fermer nos usines, à fabriquer aux Etats-Unis et à importer ici. Je pourrais fournir plusieurs exemples; je n'en citerai qu'un: Le droit sur le laiton manufacturé est de 10 p. 100. D'après le raisonnement habituel, nos honorables collègues qui tiennent tant à leurs idées de bas tarif et de libre-échange, diront tout de suite: Pourquoi ne peut-on pas manufacturer le laiton en Canada puisque les manufacturiers jouissent d'une protection de 10 p. 100? Or, quelle est en réalité la situation? La principale matière première entrant dans ce produit est le cuivre, et nos mines de cuivre jouissent d'une protection de 1½c. par livre. Pendant la plus grande partie de l'année dernière le cuivre est descendu jusqu'à 13c. la livre. Voilà donc un manufacturier soi-disant protégé qui paie 15 p. 100 sur sa matière première—car c'est ce que représente 1½c. sur 13c.—alors que sa protection est de 10 p. 100. Et il y a des gens qui s'étonnent que nos ouvriers chôment. Nous avions deux fabriques de laiton au Canada. L'une est fermée complètement et son outillage est rendu aux Etats-Unis où il occupe des ouvriers américains; l'autre a été achetée par une grande compagnie américaine.

N'est-ce pas ridicule de dire que notre tarif est élevé, quand on voit le chiffre de nos importations? S'il était aussi élevé qu'on le dit, on n'importerait pas autant; or, on importe et on importe constamment. Je citerai quelques chiffres.

M. McMASTER: Avant que l'honorable député aille plus loin, veut-il nous dire ce qu'il proposerait: élever les droits sur le laiton ou les abaisser sur le cuivre?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député (M. McMaster) demande quelle serait ma politique, mais il doit finir par la comprendre. Il sait que ma politique est d'avoir suffisamment de protection pour permettre à toute l'industrie canadienne, à toutes les mines du Canada, de marcher. Par exemple, si l'on se rendait compte que la suppression des droits dût obliger les grandes mines de cuivre de la Colombie-Anglaise à suspendre leurs opérations, il faudrait maintenir ces droits.

Je tiens à citer à la Chambre les chiffres de nos importations et cela pour démontrer qu'il est parfaitement absurde de dire que nous avons un tarif très protecteur. En 1924, nous avons importé $173,795,660 tissus de fibre et produits textiles; $40,976,883 de bois, produits du bois et papier; $173,473,503 de fer et produits du fer; $43,432,617 de métaux non ferrugineux et de leurs produits; $155,899,393 de métalloïdes et de leurs produits; $26,088,041 de produits chimiques et $48,205,401 de marchandises diverses, le tout formant un total de $661,871,448. A ce total nous devons aussi ajouter les produits non manufacturés, mais qui intéressent notre production nationale. Et, après tout, est-ce que les cultivateurs du Canada peuvent détenir et monopoliser le marché de leur propre pays? Il me faut donc ajouter les importations agricoles qui sont de $186,468,685 pour les produits de la ferme et $45,026,734 pour les animaux.

M. HOEY: Avant que l'honorable député passe à autre chose, peut-il nous dire s'il a calculé quelle proportion de ces articles sont entrés en franchise et aussi la proportion des marchandises pour lesquelles on a payé un drawback?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non, je ne l'ai pas fait. Cela n'intéresse nullement ce que j'explique.

M. HOEY: Cela pourrait démontrer qu'il est des articles pour lesquels le tarif est très élevé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne le pense pas. On pourrait ainsi démontrer que certains articles qui sont censés payer des droits bénéficient du drawback, mais cela ne m'intéresse pas pour le moment. Je ne m'occupe pas de savoir si le tarif frappe ou ne frappe pas les marchandises importées, mais je m'intéresse au triste sort de l'ouvrier canadien à qui l'on enlève son travail; c'est tout. J'admets parfaitement que nous devons importer certains articles. Il nous faut, par exemple, importer du coton brut, de la laine brute, de la soie brute, du caoutchouc brut et ainsi de suite.

M. McMASTER: L'ancien ministre me permettra une question. Il dit que nous devons importer de la laine brute. Si le principe de la protection est sensé, pourquoi importer de la laine brute quand nous avons une grande quantité de moutons?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ma réponse sera brève. Il n'y a pas de doute sur ce point. Dans l'état actuel des choses, le producteur de laine n'a pour ainsi dire aucune protection. Notre pays compte des milliers d'acres de beaux pâturages. Prenons, par exemple la Colombie-Anglaise, ou le Nouveau-Brunswick, à l'autre extrémité du pays. Le climat de la Colombie-Anglaise permet l'élevage de ces moutons à laine longue et soyeuse, mais nous n'avons pas assez de moutons. Il nous faudra importer de la laine tant que nous n'aurons pas de moutons en quantité suffisante, tant que l'agriculture ne sera pas placée sur un bon pied en ce qui touche la production de la laine. Il en est de même pour le charbon. Nous devons importer du charbon. Pourquoi? Parce que, jusqu'ici, nous n'avons pas encore résolu le problème de la production et de la distribution du charbon. Nous devrions pouvoir nous passer du charbon étranger, mais nous n'y réussissons pas et il en est de même pour la laine brute puisque nous n'en produisons pas en quantité suffisante. Ce sont des choses que nous devrions avoir mais qui nous manquent. Cela pourra nous venir plus tard, je l'espère. Nous devons aussi importer du minerai de fer et nous en importerons tant que les Canadiens n'auront pas appris à utiliser leurs gisements de fer. Il est donc vrai qu'un volume considérable de nos importations est absolument nécessaire, mais je compte que ces importations ne seront pas très longtemps essentielles. Je vais citer à la Chambre les chiffres des importations essentielles: Coton brut, $28,391,278; laine brute, $6,837,781; soie brute, $2,745,482.

M. FORKE: Quel droit frappe ces articles?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande pourquoi l'honorable député pose

cette question si ce n'est pour nous retarder? Ce que je tente d'établir c'est que nos importations ont pour résultat d'enlever le travail et le pain de nos ouvriers canadiens. J'ai cité des exceptions; ces exceptions comprennent le coton brut et l'honorable député me demande quel droit frappe le coton brut. Qu'est-ce que cela peut bien signifier? Nous ne cultivons pas de coton au pays. La question n'a rien à voir avec ce que je veux démontrer. En outre, nous importons pour $8,047,394 de caoutchouc brut; $88,432,856 de charbon; $5,437,604 de minerai de fer. En tout et y compris ces articles essentiels que nous devons importer, cela forme un total de $139,892,395. Outre ces articles principaux, il est beaucoup de choses dont nous avons aussi besoin. Je ne prendrai pas le temps de les énumérer en détail. Mais, néanmoins, notre commerce de produits chimiques importe des matières brutes et la fabrication des meubles exige aussi l'importation de matière premières. Au lieu de faire perdre le temps de la Chambre je vais supposer que nous importons encore davantage et nous mettrons le total de ces matières premières importées à $53,574,472, ce qui porterait le total des articles dont l'importation est nécessaire à $193,366,867, laissant un reliquat de 700 millions de dollars. Je prétends donc que si notre ligne de conduite avait égard aux besoins de l'ouvrier canadien, cette somme pourrait demeurer au pays.

Voilà ce que protection veut dire. Actuellement, d'une part, nous achetons pour 700 millions à l'étranger et, de l'autre, nos ouvriers ne trouvant rien à faire ici s'en vont par centaines de mille. Une politique protectionniste vise à changer cet état de choses.

Voyons ce qui en résulterait. Monsieur l'Orateur, l'on admet généralement que 60 p. 100 du prix de vente au consommateur représente la part de l'ouvrier, son salaire; cette proportion peut même atteindre 80 p. 100 pour les produits complètement finis et qui demandent plusieurs façonnements. Mais je veux rester en deçà de la vérité et je pars de 60 p. 100. Qu'est-ce que représente 60 p. 100 de 700 millions? Supposons que l'ouvrier gagne en moyenne $1,200 l'an. Eh bien, si ces 700 millions restaient en Canada, il y aurait de l'emploi pour 350,000 ouvriers qui ont quitté le pays en quête d'ouvrage ou qui chôment en Canada. Je dirai plus.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami voudra-t-il me dire en quoi les droits s'appliquant aux Etats-Unis ont été changés par le Gouvernement actuel?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Toujours le misérable argument *ad hominem*. Avons-nous entendu autre chose la dernière fois que nous avons discuté cette question? Mon honorable ami ne conviendra-t-il pas que la situation n'est plus la même? Ne connaît-il pas l'effet cumulatif de la production en grandes séries? N'est-il pas au courant du désarroi industriel et commercial à l'étranger? Ignore-t-il vraiment que son gouvernement a fait du Canada le seul pays civilisé qui abaisse actuellement ses droits de douane? Il le sait, assurément. Ne sait-il pas encore que dans les affaires, un prix raisonnable aujourd'hui peut être tout à fait déraisonnable demain? Ignore-t-il qu'un droit fixe de tant la livre imposé sur des articles coûtant peu, devient par suite de l'augmentation des prix pour ainsi dire une prime à l'importation dans notre pays? Evidemment, mon honorable ami sait cela.

J'allais dire qu'en comptant quatre personnes à charge de chaque ouvrier, le Canada aurait actuellement, en calculant d'après le montant des importations de l'an dernier, une population de 1,750,000 âmes vivant de son industrie. Cela compte-t-il? Vaut-il la peine d'essayer de garder les Canadiens en Canada? L'Etat a-t-il quelque obligation envers l'ouvrier? S'il en a le seul moyen qu'on ait encore trouvé de s'en acquitter c'est de lui assurer dans toute la mesure du possible, l'avantage du marché domestique. Mais j'entends d'honorables députés,—entre autres l'éloquent député de Brome (M. McMaster)—nous dire: pour vendre, il faut acheter. Je le vois acquiescer d'un signe. Eh bien, si les importations ne peuvent être acquittées qu'au moyen des exportations...

M. McMASTER: Ou de services.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: ...ou de services, et mon honorable ami acquiesce de nouveau. Il y a une certaine dose de vérité dans cette abstraction,—toutes les abstractions contiennent une part de vérité, mais les abstractions servent à peu près à tout sauf à des fins pratique. Il n'y a rien de mieux comme sujet de discussion spéculative; elles se prêtent à tous les raisonnements.

M. McMASTER: Le rapport de la commission Dawes n'a-t-il pas établi ce principe, à savoir qu'il est très difficile d'obtenir des réparations de l'Allemagne parce qu'elle ne peut s'acquitter qu'en services ou en nature.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas du tout. La remarque de mon honorable ami revient à dire: L'Allemagne ne peut pas ou ne veut pas payer. Comment l'Allemagne qui a placé ses fonds disponibles et son argent à l'étranger, peut-elle maintenant payer autrement qu'en nature? Prétendre que cet état de choses établit une doctrine est simplement parler en l'air comme le font tous ces mes-

sieurs friands de doctrines abstraites qui ne tiennent aucun compte de l'histoire et des faits. Cela ne prouve rien.

Substituons les faits aux théories et voyons ce qui arrive. Il n'y a pas très longtemps que Cuba a obtenu son indépendance. Je ne remonte pas très loin, on va le voir: durant la période décennale datant de 1908, les exportations de Cuba ont excédé ses importations tous les ans. L'excédent d'exportations pour cette période a atteint £106,365,060.

M. McMASTER: Son service d'intérêt sur les fonds empruntés à l'étranger était considérable.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cet aveu de la part de mon honorable ami me fait réellement plaisir. Il y a si longtemps que je m'efforce en vain de lui arracher cet aveu! Vraiment, toute cette prétention spécieuse s'effondre maintenant. Ne savons-nous pas tous que le Canada, comme Cuba, a une dette énorme? Il a été calculé—j'ignore quelle est la somme exacte, personne ne sait—il a été calculé par une autorité que nous payons chaque année l'énorme somme de 250 millions de dollars pour ce qu'on pourrait appeler ce commerce caché, ces échanges cachés; et lorsque mon honorable ami fait remarquer que cela correspond exactement à l'achat de marchandises, il reconnaît enfin ce qui constitue un fait économique absolu. Mon honorable ami maintenant secoue la tête; j'espère qu'il ne niera pas cela.

M. McMASTER: Non, non, je l'ai toujours admis.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis réellement heureux d'obtenir cet aveu car ce fait reconnu, en ce qui concerne le Canada, nous pouvons oublier complètement cette doctrine; oublier complètement qu'il va nous falloir continuer à importer vu la somme énorme de 250 millions de dollars qu'il nous faut payer chaque année.

Une VOIX: Oublier quelle doctrine?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Que les marchandises ne se payent qu'avec des marchandises. Pour ce qui est du Canada, il lui faut les payer en bonne partie au moyen des remboursements qu'il doit faire.

Mais je vais donner à mon honorable ami le reste des chiffres que je citais lorsqu'il m'a interrompu. Pour la période suivante de six ans, de 1918 à 1923, l'excédent des exportations s'est élevé à £213,458,818, soit, en seize ans, un surplus de £319,823,878, représentant une somme d'environ un billion et demi de dollars comme excédent sur toutes les marchandises que Cuba a achetées. Prenons maintenant la République Argentine pour les mêmes années. Pendant la période des dix premières années, l'excédent des exportations a atteint £205,891,541, et pour la période suivante de six ans, £137,748,550, soit un total de £343,640,091 comme balance favorable du commerce, somme plus forte encore que celle de Cuba. Je suis bien prêt à admettre qu'une des méthodes par lesquelles ces énormes balances favorables ont été obtenues dans le cas de Cuba et de l'Argentine c'est que ces pays avaient à payer, comme le Canada, des coupons d'intérêt, des dettes et l'intérêt sur ces dettes. Mon honorable ami (M. McMaster) désire-t-il dire quelque chose?

M. McMASTER: Je n'avais pas saisi le mot "coupons" qu'a mentionné mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, coupons d'intérêt.

M. McMASTER: Ces coupons sont attachés aux obligations qu'émet le pays d'importation et vont au pays qui avait placé des fonds à l'étranger et y avait envoyé de l'argent sous forme de marchandises.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais cela n'a absolument rien à faire avec la question. Je discute en ce moment la nécessité d'acheter avant de pouvoir vendre. Dans le cas de Cuba et de l'Argentine les chiffres sont là et se passent de commentaires; et je dois faire remarquer que ces deux pays ont une population inférieure à celle du Canada. Si Cuba et l'Argentine sont en mesure de faire ce que je viens de décrire, pourquoi le Canada,—avec son fardeau également énorme de coupons d'intérêt—ne pourrait-il pas faire la même chose? Mon honorable ami (M. McMaster) est forcé d'admettre que le seul cas où il soit nécessaire d'acheter afin de pouvoir vendre c'est lorsque vous êtes un fort débiteur. Alors vos paiements d'intérêt créent le crédit qui permet l'importation de marchandises. Mon honorable ami secoue la tête, je me demande si je dois en conclure qu'il admet le principe?

M. McMASTER: La plupart de vos paiements d'intérêt se font sur quelque chose que vous avez acheté à l'étranger, il y a plusieurs années peut-être, et dont les paiements ont été différés. Les paiements d'intérêt que le Canada verse aujourd'hui représentent, dans une large mesure, de vastes capitaux étrangers engagés dans ce pays entre 1900 et 1911.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh! monsieur l'Orateur, mon honorable ami aura tout le temps voulu...

M. McMASTER: Nous avons contracté des emprunts énormes sur le marché britannique et avons créé des crédits sur lesquels nous avons acheté des marchandises des Etats-Unis, à une époque où nous développions ce pays.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, j'espère que vous ne considérerez pas que mon honorable ami a prononcé un discours. Je voudrais bien avoir l'occasion de discuter cette question.

M. McMASTER: Je ne voulais laisser aucune chance au malentendu quant à ce que mon honorable ami appelle ma "concession".

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne m'oppose pas à ce que mon honorable ami prononce tous les discours qu'il désire pourvu qu'il obtienne la parole lorsque son tour viendra. Il a déjà parlé une demi-douzaine de fois, mais j'espère qu'il n'a pas perdu son droit à son tour de parole. J'en arrive à ce qui a été dit sur l'importance considérable des coupons d'intérêt. Ce que mon honorable ami a dit quant au résultat de la construction à outrance de chemins de fer durant les dix ans qui ont précédé 1913 est parfaitement exact. Mon honorable ami hausse les épaules, mais je vais lui démontrer le fait, et s'il est aussi juste avec moi sur ce point que j'espère le voir sur une autre question dans un instant, il l'admettra. J'inviterai mon honorable ami à aller dans le pays qui est le plus grand créancier du monde, les Etats-Unis. Voilà un pays qui vend et qui n'achète pas beaucoup. Voilà un pays qui collectionne les coupons d'intérêt du monde. Ce n'est pas une nation débitrice, c'est une nation créancière. Voyons comment la théorie fonctionne là-bas.

Les chiffres des Etats-Unis indiquent un progrès continu. Durant les dix ans finissant en 1893, l'excédent de leurs exportations fut de $531,073,572; durant les dix ans finissant en 1903, $3,839,744,076; durant les dix ans finissant en 1923, $4,564,462,410; durant les dix ans finissant en 1913, $20,729,457,292. Voyons un peu ce que cela veut dire, en supposant pour un instant que, là comme ici, 60 p. 100 vont à la main-d'œuvre, chiffre bien bas tout de même. Cela veut dire que, durant cette période, tandis que les Etats-Unis ont enlevé à tous les autres pays la somme de $29,664,737,350, les ouvriers des Etats-Unis ont été employés aux dépens des ouvriers des autres pays, ce qui leur a valu un gain de 15 billions de dollars. Aurait-on raison de s'étonner du progrès immense et de la puissance financière inouïe de la grande république? Mes honorables amis de la droite ne diront pas qu'avec cette balance énorme, les Etats-Unis paient leurs dettes. Au contraire, ce pays essaie de percevoir ses créances. Avec quelle constance le Canada n'a-t-il pas travaillé pour contribuer à mettre ce pays dans la position qu'il occupe!

Arrivons-en à cette période de construction intense de chemins de fer dont je parlais il y a un instant. Durant les premiers dix ans de cette période de quarante ans, nous avons importé des Etats-Unis pour $486,927,738. Durant la période de dix ans finissant en 1902, nous avions importé pour $828,485,184. Durant la période de construction intense de chemins de fer, dans le temps des emprunts du Grand-Tronc qui en amenèrent la ruine, dans le temps de la construction des deux chemins de fer transcontinentaux du Grand-Tronc-Pacifique et du Nord-Canadien, fardeaux sous lesquels ploient aujourd'hui nos épaules, que faisait-on? Durant cette période, nous importions des Etats-Unis pour $2,216,293,258. Durant la période de guerre, nos importations s'élevèrent à $5,986,957,558.

Nous avons vu quelle est la part fournie par le monde entier dans ces quarante ans de commerce avec les Etats-Unis. Voyons la part du Canada. Durant ces quarante ans de commerce avec les Etats-Unis, la balance défavorable au Canada s'est élevée à $4,397,248,129. N'était-ce pas là un exploit remarquable pour un pays ayant une population comme le nôtre? N'est-ce pas une preuve remarquable de...? Pour le moment, je laisserai à l'honorable député de Brome (M. McMaster) le soin de nommer la chose.

Voyons combien le Canada a aidé aux Etats-Unis durant cette période de construction de chemins de fer. Durant la période finissant en 1913, les Etats-Unis ont eu la satisfaction d'avoir, pour le commerce mondial, une balance favorable et consolante de $4,564,000,000, en chiffres ronds, et sur cette somme énorme, le Canada a fourni environ $1,303,000,000. Pensez-y! Sur une balance de $4,564,462,410, favorable aux Etats-Unis, le Canada a fourni $1,306,950,513. Mon honorable ami pense que cet état de choses devrait continuer; il pense que l'on devrait faciliter davantage l'agrandissement de ce marché au lieu de faire quelque chose pour faire travailler l'argent canadien pour le Canada. Une grande partie de notre argent travaille pour les Etats-Unis. Le rôle que nous avons joué durant cette période de dix ans pour faire des Etats-Unis le colosse industriel du monde est en effet une preuve remarquable des ressources et de la puissance d'achat de notre population; mais cela ne peut se faire qu'aux dépens de notre puissance d'achat d'aujourd'hui, et qu'est-elle devenue? C'est en même

temps un exemple colossal d'énergie mal appliquée et de chances perdues.

Mais il y aurait un autre moyen de régler cela, et ce serait par les importations d'or. Mon honorable ami n'en a pas parlé et peut-être ferais-je bien d'y revenir plus tard. Le Gouvernement devrait se poser cette question: "N'est-il pas à peu près temps d'essayer du moins d'obtenir un peu de ce travail pour les ouvriers canadiens, d'en obtenir une part plus juste et plus considérable?" Que faut-il entendre par politique du Gouvernement? Cette politique doit-elle être canadophile ou américanophile? Ces deux politiques ne doivent aucunement se ressembler. Certains de nos honorables collègues se rendent-ils suffisamment compte de la distinction à faire? Le Gouvernement, bien attendu, pourrait s'opposer à ce qu'un Canadien répondît à cette question: "Le Gouvernement est-il canadophile ou américanophile?" Il pourrait fort bien dire: "Les préjugés politiques, le désir du pouvoir ou quelque autre raison font que vous n'êtes pas un témoin impartial." Le meilleur criterium d'une politique est fourni par les résultats qu'elle donne, et je vais recourir au témoignage, non pas d'un Canadien, mais d'une opinion américaine autorisée. Le département du Commerce des Etats-Unis est un département très bien organisé et complet qui publie régulièrement d'excellents rapports. Le bulletin qu'il a publié le 3 novembre 1924 traite longuement du Canada. Il rappelle d'abord au lecteur qu'il a tout intérêt à augmenter les volumes de ventes qu'il fait chez nous; que le marché canadien est le second en importance pour le vendeur américain. A la page 265, l'article qui traite de la part des Etats-Unis dans le commerce extérieur du Canada débute par ces mots:

> Au double point de vue économique et social, le Canada peut être considéré comme un prolongement septentrional des Etats-Unis et notre commerce avec le Canada ressemble beaucoup plus, à plusieurs égards, à un commerce domestique que nos échanges avec les autres pays étrangers. Le mouvement du Canada vers les Etats-Unis, des matières premières à l'état naturel nécessaires à l'industrie, et le mouvement en retour vers le Canada de diverses marchandises ouvrées ou partiellement ouvrées ne diffèrent pas du mouvement que l'on remarque entre l'Ouest et le Sud et la partie plus industrialisée du nord-est des Etats-Unis.

Voilà une expression d'opinion autorisée et impartiale quant au résultat de la politique canadienne. Cette opinion est désagréable à l'extrême pour tout Canadien qui se préoccupe un peu des intérêts de son pays, qui considère que le Canada, avec ses immenses ressources et son peuple énergique, deviendra une grande nation, forte et riche d'espérances, si l'on exploite ses ressources au bénéfice du Canada et non d'un pays étranger, quel qu'il soit. Mes honorables collègues ont souvent entendu parler des pertes que subit le pays par suite de l'exportation du bois à pâte à $10 la corde quand le papier se vend $70, et ils savent quel montant de salaires perdent nos ouvriers de ce fait. Je leur rappelle simplement ce fait à propos de l'article que j'ai lu. Il confirme de nouveau le bien-fondé des affirmations du bulletin américain. Je cite un autre exemple. Le Canada produit une très grande partie de l'amiante extraite dans le monde entier. L'honorable député de Brome (M. McMaster) opine du bonnet. Je lui en suis reconnaissant. Je ne me trompe pas. Qu'en retire le Canada? Exactement ce que dit ce spécialiste. Nous n'en retirons que les salaires requis par la première opération. Nous sommes les fournisseurs des matières premières dont ont besoin nos voisins du Sud.

M. McMASTER: Comme ils fournissent la matière première à nos filatures de coton.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député me comprend difficilement. Pour certains de mes honorables collègues, le fait que les Etats-Unis nous fournissent de temps à autre un peu de matière première suffit à faire oublier le flot des autres importations qui en viennent. Mais le peuple canadien en général ne peut se déclarer satisfait de cette excuse. L'honorable député oublie une chose; le coton est récolté chaque année, mais il n'en est pas ainsi pour le bois à pâte ni pour l'amiante. On voit par là la valeur de la plupart des arguments avancés par le libre-échangiste. Il vient nous dire que, parce que les Etats-Unis se débarrassent d'une faible partie de leur récolte annuelle dont ils veulent absolument disposer, nous devons en conséquence exporter à l'état brut des matières premières irremplaçables et que nous devrions ouvrer chez nous.

Un hon. DEPUTE: Le bois à pâte ne repoussera-t-il pas dans nos forêts?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si mon honorable ami connaît une recette pour que le bois à pâte pousse tous les ans, j'aimerais la connaître; mais, jusqu'à ce qu'il nous la révèle, je ne discuterai pas ce point avec lui.

La commission du tarif des Etats-Unis a examiné la question de l'industrie de l'amiante et voici ce qu'elle en a dit:

> Les gisements d'amiante connus aux Etats-Unis ne peuvent pas du tout répondre à la demande du pays, et, bien que le Gouvernement ait tenté de découvrir de nouvelles mines, il est fort probable qu'il n'existe aucun gisement très important de ce produit minéral en notre pays.
>
> Actuellement, notre principale source d'approvisionnement est le Canada, qui nous fournit au moins 95 p. 100 de nos importations annuelles. La plus grande par-

tie de nos importations venant du Canada comprennent la fibre traitée ou la fibre à l'état naturel. Nos importations des autres pays comprennent surtout la fibre à l'état naturel et elles viennent en quantités considérables de l'Afrique méridionale, de la Rhodésie et de l'Union sud-africaine.

Le Canada produit environ 85 p. 100 de l'amiante extraite dans le monde entier et exporte 90 p. 100 de sa production en notre pays.

De tous les pays du monde, les Etats-Unis fabriquent et consomment la plus grande quantité de produits manufacturés de l'amiante. Nous produisons chaque année pour une valeur de 60 à 70 millions de dollars d'amiante destinée aux filatures ou de tissus d'amiante. Ces chiffres ne comprennent pas les produits lourds de l'amiante, tels que bardeaux, tuiles, bois, papier et carton d'amiante. garnitures de tuyaux ou de bouilloires, que nous fabriquons chaque année pour une valeur de plusieurs millions de dollars.

En 1924, nous avons exporté aux Etats-Unis pour $5,546,769 d'amiante à l'état naturel et pour $994,500 de miettes et déchets d'amiante. Et ce montant, de beaucoup inférieur à 7 millions, a été accru aux Etats-Unis, par la fabrication du produit manufacturé, jusqu'à 75 millions. Se trouve-t-il un seul honorable député qui pense que le Canada peut se permettre de perdre les salaires que ces chiffres représentent, surtout si l'on songe à l'exode de notre population? Qui peut admettre que ce soit tolérable, à moins de prétendre que le pays ne doit rien à ses ouvriers?

Passons à ce qui concerne l'or. Pendant la période décennale terminée en 1893, les Etats-Unis en exportèrent pour $187,582,000 de plus qu'ils n'en importaient; mais, pendant la période décennale suivante, la balance du commerce de l'or devint défavorable aux Etats-Unis.

Au cours de cette période, l'excédent d'or reçu par les Etats-Unis s'élevait à $98,088,000; à la fin de la période close en 1913, ce chiffre était tombé à $86,698,000 alors qu'en 1913, fin de la période décennale suivante, il atteignait $1,997,724,000. Il s'ensuit que, pendant ces quarante années, avec une balance favorable de $29,664,737,350 dans son commerce mondial, les Etats-Unis n'ont reçu en paiement de cette balance que $1,994,928,000 en or. A la dette de guerre des Alliés envers les Etats-Unis est due la majeure partie de ce mouvement de l'or mais il en reste tout de même une somme énorme dont il faut expliquer la provenance. Il y a un autre moyen d'effectuer les remboursements, moyen auquel n'a pas pensé mon honorable collègue; c'est par les créances, les emprunts, les acquisitions de biens. C'est ainsi qu'on procède; et on a aussi recours au transfert de droit de propriété. L'autre jour je lisais, je ne sais toutefois à quel point c'est exact, que les placements américains au Canada s'élevaient à la somme de $2,500,000,000. Comment en est-on arrivé à cet état de choses? C'est le résultat de ces énormes balances du commerce contre nous.

M. McMASTER: C'est plutôt le résultat du tarif qui permet aux manufacturiers américains d'établir des succursales de leurs usines dont les propriétaires sont aux Etats-Unis, où les profits s'en vont.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami est très avisé, mais il est dans l'erreur. Cette expansion américaine au Canada ne s'est pas produite au cours de la période finissant en 1913; mon honorable ami découvrira que ce fut au cours de la guerre.

M. McMASTER: Il y a vingt ans que cela dure.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, mais je parle du mouvement à son plus fort. Après tout nous ferions aussi bien d'y aller jusqu'au fond et de parler de la situation telle qu'elle est. Elle est assez grave pour cela et nous devrions essayer d'avoir la vérité là-dessus. Pourquoi, en réalité, ces grandes industries s'enviennent-elles ici? Par exemple, qu'est-ce qui a amené ici la General Motors? Si mon collègue a besoin de preuves je lui citerai, encore, une autorité américaine prise dans ce même article. Ce n'est que vers 1921 ou 1922, je ne saurais dire au juste, que cette vaste entreprise américaine a été organisée et si elle a fondé un établissement au Canada, c'était afin de bénéficier, dans son commerce d'exportation, de la préférence accordée aux produits canadiens en Angleterre.

M. McMASTER: Mais cette préférence n'existe que depuis quelques années.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et je parle des placements faits en ces dernières années. La question est celle-ci: Si notre terrible balance de commerce contre nous n'est pour rien dans ces placements cela veut dire quelque chose de pis encore; car c'est pire d'avoir à la payer avec des emprunts étrangers qu'au moyen d'industries établies au Canada en vue d'assurer du travail aux ouvriers canadiens. Je laisse à mon honorable ami le soin de faire le choix de l'une ou l'autre de ces explications. J'allais l'aider, mais je vais prendre son argument. Disons que l'établissement d'industries américaines n'a rien à faire avec notre balance défavorable et qu'il est dû au tarif.

M. McMASTER: L'honorable député parlait des placements au Canada. Je faisais remarquer que ces succursales de fabriques américaines devaient leur établissement au Canada au tarif douanier; je disais donc qu'il fallait attribuer ces placements au tarif; que ce soit une bonne chose ou non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande ce que mon honorable ami veut et s'il n'en a pas encore contre le tarif. L'effet

de tout cela c'est l'existence d'une énorme balance de commerce contre nous; pour la payer on a cette alternative: soit que les Américains fassent l'acquisition de beaucoup de propriétés au Canada; soit que le Canada négocie nombre d'emprunts considérables sur le marché américain. J'étais précisément à faire voir à mon honorable ami comment cela se faisait. S'ils prennent la peine de parcourir l'Annuaire statistique des Etats-Unis, mes honorables collègues trouveront à la page 678 un singulier compliment à l'adresse du Canada; ils constateront qu'entre tous les pays autres que le leur il n'est fait mention que du Canada au sujet de ces placements. On parle de l'émission d'obligations municipales sur ce grand marché monétaire mondial et on dresse un tableau qui porte cette mention:

(Obligations) Municipales.—Domestiques; Canadiennes; Possessions des Etats-Unis.

Je ne sais si nous sommes ainsi "sandwichés" parce qu'on juge le Canada plus américain que les possessions des Etats-Unis, mais je sais que si on se demandait: les Etats-Unis retirent-ils plus d'argent du Canada que de leurs propres possessions,—nous les dépasserions certainement, parce que, sans contredit, les Américains retirent plus d'argent du Dominion. C'est pourquoi, je soutiens, qu'il est temps d'étudier sérieusement cette question. Souvent avons-nous entendu dire qu'une nation ne saurait être à la fois dépendante et libre. En matière de politique fiscale, nous avons, au pays, un véritable "shandygaff"; cette politique n'est ni chair ni poisson.

M. CALDWELL: Veuillez vous expliquer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami demande ce que c'est qu'un "shandygaff". Je crains que si je me hasarde à donner une définition, il n'en résulte une discussion avec l'honorable député de Brome (M. McMaster).

M. McMASTER: Non, nous sommes d'accord là-dessus.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A la bonne heure, tout le monde sait ce que cela signifie. Je tiens à dire, monsieur l'Orateur, que pas un Canadien n'a le moindre droit d'imputer cette situation à blâme aux Américains; nous devrions les admirer. Cet article, si désagréable qu'il soit, était destiné aux messieurs qui entendent exploiter davantage ce marché. Mais l'article est véridique, et puisqu'il est véridique, nous ne devrions pas nous en offenser; au contraire, je pense que si le rédacteur ne réussit qu'à réveiller ce pays, qu'à amener les Canadiens à penser dans l'intérêt du Canada, il ne mérite pas le blâme mais les remerciements de la nation. Au lieu de censurer nos amis du sud nous devrions leur faire le compliment le plus sincère qu'il est possible d'offrir, les imiter; nous devrions imiter leur politique tarifaire et adopter les principes qu'ils ont appliqués avec tant de succès.

Il est une autre question que je désire traiter assez au long et elle est d'importance, je veux parler de la préférence britannique. Je comprends, monsieur l'Orateur, que la situation étant ce qu'elle est, des centaines de milliers de nos ouvriers d'élite nous ayant quittés, on ne peut pas appliquer sur-le-champ la protection partout et obtenir des résultats immédiats. Il faudra du temps. Vous ne sauriez créer en un jour la prospérité industrielle bien que vous puissiez la détruire en très peu de temps par des résolutions tarifaires inconsidérées, mal digérées, qui en sapent le fondement. Mais il y a quelque chose à quoi nous pouvons porter remède sur-le-champ. La préférence britannique fonctionne aujourd'hui au détriment de l'ouvrier canadien. Voyez la situation de l'industrie textile et de l'industrie de la chaussure. La préférence britannique peut produire de grands résultats en ce moment entre les mains du Canada. Nous devrions l'utiliser pour faire passer dans la mère patrie l'énorme excédent de nos achats aux Etats-Unis, pour les placer là où sont nos véritables débouchés pour notre blé et nos autres produits, accroissant ainsi en fin de compte le nombre de nos acheteurs, notre pouvoir d'achat et améliorant la position de tous les exportateurs canadiens. A la dernière session, on a interrogé sir Henry Thornton et les autres hauts fonctionnaires devant le comité des chemins de fer. Ils ont déclaré, et il n'y a pas eu la moindre divergence d'opinion là-dessus, que la justification des frets maritimes élevés aux voyages vers l'est, c'est qu'il n'y a pratiquement aucun fret dans les voyages vers l'ouest, et conséquemment que le voyage vers l'est doit payer de fait les frais pour l'aller et le retour. De même, le mouvement des marchandises sur terre est plus considérable dans un sens que dans l'autre. Il se produit chez nous un immense déplacement de grain des prairies et un immense déplacement de wagons vides qui vont recevoir le grain dans cette région. Nous corrigerions dans une très large mesure cette inégalité du transport si nous transférions en Europe et sur le continent le gros de nos achats de manière à assurer le plus possible le chargement de ces wagons à destination de l'Ouest—ou à destination de l'Est, si le débarquement a lieu à Vancouver; en un mot, l'équilibre du transport contribuera infiniment plus à réduire le

prix du transport que l'octroi d'une subvention, d'un privilège ou le dépouillement de Pierre pour payer Paul. La chose est indubitable. C'est en cela que réside le véritable préjudice économique, et voilà le remède, si nous avons le courage de l'appliquer.

M. HOEY: L'honorable député préconise-t-il le relèvement de la préférence britannique à l'heure actuelle?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, je veux un tarif général laissant amplement de jeu pour donner à la Grande-Bretagne l'occasion de fournir sa part de nos importations. Et cette part—je parlerai avec une entière franchise à mes honorables amis —ne sera pas aux dépens des ouvriers canadiens, parce que, à mon sens, notre pays a d'abord des devoirs envers les ouvriers qui l'habitent. Mais vu le champ énorme que nous avons à couvrir, l'énorme excédent de nos importations des Etats-Unis sur nos exportations, nous avons toutes les occasions du monde d'améliorer notre commerce avec la Grande-Bretagne. Mon honorable ami (M. McMaster) sourit en m'écoutant. Il pense justement que...

M. McMASTER: Je crois en la réciprocité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il pense justement ceci—il l'a répété si souvent que je vais le dire pour lui, quoique beaucoup moins bien que lui, je le sais. La protection, dirait-il, tuera l'initiative de nos fabricants. La protection augmentera la cherté de la vie. La protection accroîtra les frais de production.

M. McMASTER: C'est un fait.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je savais que je le ferais parler. La protection, d'après notre collègue, empêcherait nos manufacturiers de soutenir la concurrence étrangère pour nos exportations.

M. McMASTER: Parfaitement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis enchanté de si bien exprimer les idées de notre ami.

M. HOEY: Et elle pèserait lourdement sur les agriculteurs canadiens.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, elle pèserait lourdement sur les agriculteurs canadiens. Nous avons là tous les arguments ordinaires opposés à la protection. Eh bien, je conteste que le régime protectionniste ait aujourd'hui pour effet d'augmenter beaucoup le coût de production des objets fabriqués. Notre collègue se dispose à interrompre. Je l'attends. Non, il reste silencieux. Le coût est augmenté dans les débuts, avant que la fabrication ait pris son cours. Mais il est un fait certain, c'est que tout pays qui fait disparaître une industrie nationale se met à la discrétion des producteurs étrangers qui l'exploiteront. Je montrerai à notre collègue que tous les pays l'ont ainsi compris, sauf l'Angleterre et le Canada, s'il veut bien examiner avec moi les règlements douaniers partout en vigueur.

On a beaucoup discuté sur le prix des instruments aratoires en Canada, mais ils coûtent bien plus chers encore en Australie. Cette situation devint si intolérable que le gouvernement australien a établi un droit d'entrée de 60 p. 100 sur les machines agricoles, afin d'encourager la fabrication nationale et la concurrence à l'intérieur. Je rappellerai un autre fait à l'honorable membre. Nous possédions en Canada une industrie verrière de premier ordre, localisée à Hamilton, je crois. Cette industrie a disparu sous la concurrence du produit belge. Les verreries belges vendirent les vitres à si bas prix sur le marché canadien que l'établissement de Hamilton dut disparaître. Il s'est transporté aux Etats-Unis où il donne de l'emploi à de nombreux ouvriers. Que s'est-il passé en Canada? Le prix des vitres a été d'abord réduit assez pour tuer l'industrie canadienne, laissée sans défense par le ministère actuel qui a abrogé la loi relative aux pays à monnaie dévalorisée. Une fois maîtres de la place les producteurs belges augmentèrent le prix des vitres qui est aujourd'hui plus élevé qu'avant l'admission de leurs produits dans le pays. Voilà un fait que notre collègue devrait savoir.

Ceci posé, l'honorable membre accepterait le régime douanier que l'Angleterre s'est donné. Or, d'après ce qu'on m'affirme et mon expérience personnelle lors de mon passage en Europe, la vie est plus chère dans le Royaume-Uni qu'en France. On y peut voir la conséquence logique de l'application de la doctrine chère à notre ami. Cette doctrine ne tient aucun compte de la condition du travail.

M. GARLAND (Bow-River): Je désirerais poser une question N'est-ce pas un fait que la différence du prix de l'existence en France et en Angleterre vient de ce que dans ce dernier pays les impôts ont été relevés afin de pouvoir payer les dettes extérieures?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est un fait. L'impôt direct, dont nos collègues libre-échangistes, ici, sont partisans, n'a jamais fait de tort à personne.

M. FORKE: Nous n'avons jamais émis cette prétention.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est l'impôt indirect, le droit de douane qui est le grand mal, à les entendre.

M. McMASTER: Les impôts sont toujours durs à supporter; mais ils le sont bien davantage quand ils favorisent des intérêts particuliers à la place de l'intérêt général.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'interruption est un peu longue.

M. McMASTER: Vous l'avez provoquée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous avons là un nouvel exemple de la manière dont un esprit qui se nourrit d'abstractions aborde la discussion de sujets de cette importance. On ne tient aucun compte des droits des autres, des droits du travail et des ressources du trésor national. Le libre-échangiste est si imbu de ses doctrines qu'il déplore comme un grand mal que l'ouvrier ait à payer 25 cents plus cher tel article nécessaire à la vie; mais il ferme les yeux sur la question de savoir comment l'ouvrier se procurera le même article 25 cents meilleur marché s'il ne gagne rien en salaire. Ce fait ne le préoccupe pas le moins du monde. Nous avons là l'explication pourquoi la vie est si chère en Angleterre aujourd'hui. La conséquence rigoureuse du principe que la question du travail ne compte pas, c'est que les ouvriers qui ont de l'emploi doivent supporter 1,200,000 chômeurs qui battent le pavé. C'est la conséquence du libre-échange. Traversez la Manche; allez en France et voyez combien la situation est différente! Quelqu'un est-il prêt à soutenir ici que le sol des Iles Britanniques n'est pas fertile, ou que ses ouvriers sont incapables?

Qui osera prétendre que les banquiers anglais ne sont pas compétents? Qui voudrait affirmer que les manufacturiers du Royaume-Uni, dont les facultés sont aiguisés par le régime du libre-échange ne connaissent pas leur affaire? Et cependant, faites le court trajet de 20 milles qui sépare les Iles Britanniques de la France et vous toucherez du doigt la différence. D'une part, les secours, le chômage et le dénuement en plus de la cherté de la vie; de l'autre côte de la Manche, du travail en abondance pour tout le monde. Eh quoi! depuis la signature de l'armistice à venir jusqu'au premier janvier 1924, la France a admis un million et demi d'immigrants auxquels elle a fourni du travail et qu'elle a assimilés. Durant mon séjour là-bas, l'été dernier, la France recevait un flot d'immigrants au taux de 6,000 par semaine tandis que l'industrie minière et l'agriculture manquaient encore de main-d'œuvre.

[M. Forke.]

M. GOOD: Mon honorable ami attribue-t-il cette situation entièrement aux différences tarifaires qui existent entre les deux pays?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Voilà l'unique différence à mon point de vue, sauf que les impôts sont moins lourds en France.

M. EVANS: Puis-je poser une question à l'honorable député? De quelle façon le France acquitte-t-elle sa dette nationale comparativement à l'Angleterre?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous sommes tous au fait de la situation là-bas. La France n'a pas encore acquitté sa dette.

M. McMASTER: Si je ne payais pas mes dettes, j'aurais de fortes sommes à dépenser.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande...

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député qui a la parole, invite les interruptions et désire répondre à toutes les questions, je n'ai rien à redire; cependant, cette pratique peut facilement dégénérer en abus. Du moment qu'un honorable député a la parole, on devrait lui laisser le champ libre à mon sens.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, j'accueille avec plaisir les interruptions; cela ne me dérange pas du tout, mais je m'incline devant votre sage décision. Les interruptions ont peut-être été trop fréquentes. Avec votre permission toutefois, monsieur l'Orateur, je relèverai la dernière interruption de l'honorable député de Brome (M. McMaster). Mon honorable ami a dit qu'il aurait plus d'argent disponible s'il ne payait pas ses dettes. Je me demande si l'honorable député est d'avis que la France mérite ce sarcasme?

M. McMASTER: Je soulève la question de règlement. Mes remarques n'impliquant rien d'insultant à l'égard de la France. J'ai tenté peut-être à tort de répondre par une interjection à un raisonnement qui ne tient pas debout suivant moi. Mais je n'interromperai plus mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami prétend n'avoir rien dit d'insultant à l'égard de la France? De quoi était-il question? Si nous devons attribuer un sens à sa remarque, c'est qu'il reproche à la France de pas payer ses dettes. Il n'y a pas d'autre sens à donner aux paroles de l'honorable député ou elles ne veulent rien dire. Je demande à mes honorables amis d'envisager pour un instant la situation de la France afin de se rendre compte de la tâche accomplie par ce merveilleux pays, qui a servi d'arène au dernier conflit mondial. Ses forêts et ses régions

les plus fertiles ont été décimées et ravagées; 863,000 habitations et établissements de toutes sortes ont été détruits; 200 houillères ruinées; 39 mines de fer mises hors de service; son sol lui-même a été tellement retourné et défiguré qu'il était impropre à la culture; les arbres ont été abattus; il n'est rien resté. Mes honorables amis parlent de la situation financière de la France! Que voudraient-ils? En sus de tout ce que les autres pays ont souffert de la dernière guerre; en sus de ses énormes dettes de guerre; indépendamment de ses pertes incalculables, la France avait ses régions dévastées qui représentaient un pourcentage énorme du chiffre total de sa production; ce pourcentage s'élevait à des chiffres renversants. Que pouvait-elle faire? A combien se chiffraient ses pertes? En sus de toutes les autres pertes qu'a subies la France, les réclamations des civils atteignaient le montant de 130 billions de francs. Et le chiffre de ces réclamations a été réduit. Des milles et des milles de voies ferrées et de ponts de chemins de fer ont été détruits; les grandes routes et les ponts étaient à refaire ainsi que les canaux et les écluses et ainsi de suite. A venir jusqu'au premier janvier 1924, la France avait déboursé 20 billions de francs afin de réparer les dommages matériels infligés à la propriété publique, indépendamment des églises et des édifices municipaux; et la France a réparé tous ses dégâts à ses frais. De plus, au cours de la même période, la France a déboursé une somme d'environ 56 billions de francs pour la restauration des régions dévastées. Comment mes honorables amis croient-ils que cette tâche ait pu être accomplie? Etant donné pareille situation, je me demande s'il est bien juste de dire à la France: "Puisque vous ne payez pas vos dettes, vous devez avoir beaucoup d'argent". Voilà donc les sommes énormes que la France a été obligée de débourser. Voilà la première dette qu'elle est tenue d'acquitter; il faut qu'elle répare les dégâts de la guerre avant de songer à autre chose.

M. IRVINE: Je désire poser une question à titre de renseignement: Est-il à la connaissance de mon honorable ami que la France ait pratiqué la déflation sur une aussi vaste échelle que la Grande-Bretagne? N'est-il pas d'avis que cela est de nature à exercer une certaine influence sur la situation financière de ces deux pays?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député a parfaitement raison. La France ne peut recourir à la déflation. Elle a été forcée de trouver de l'argent pour payer cette somme énorme, et elle a réussi. Ce pays s'est donc trouvé écrasé sous un fardeau financier de plus. Quelle était la première chose à faire en vertu du traité? Les dommages à ses propriétés devaient lui être payés. Ils ne l'ont jamais été. La France décidée à prospérer de nouveau, a dépensé tout son argent en réparations. Est-ce qu'aucun de mes collègues, étant donné les sacrifices financiers considérables qu'elle s'est imposés dans son œuvre de reconstruction, pensent sincèrement qu'il est juste de demander à ce pays pourquoi il n'a pas encore commencé à s'acquitter de ses dettes? Mais mon honorable ami m'a fort écarté de mon sujet.

Je vais maintenant donner quelques statistiques relatives aux tarifs français afin que l'on n'ait aucun doute sur ce que l'on croit être, en France du moins, le devoir du gouvernement, à l'égard de l'ouvrier français. Il y a dans ce pays le tarif minimum et le tarif général. Laissez-moi vous montrer les augmentations des tarifs minimum et général actuels sur ceux de 1913. Ces pourcentages qui sont établis tiennent compte des coefficients qui font partie du régime des impôts douaniers en France:

Articles	Pourcentage d'augmentation du tarif minimum	Pourcentage d'augmentation du tarif général
Aluminium fini..	200	700
Acier de bonne qualité pour les outils..	160	600
Fil de fer et d'acier..	300	900
Essieux coudés de locomotive.	700	2,000
Teintures préparées (augmentations variant de).. ..	300	500
	650	1,400
Celluloïde brute..	400	900
Vitres de fenêtres ordinaires.	400	1,200
Fil de toile..	400	1,200
Fil de coton..	350	1,100
Lainages en pièces..	300	1,000
Véhicules pour le commerce, l'agriculture et le camionnage..	500	1,500

Ces augmentations, monsieur l'Orateur, peuvent être regardées comme très caractéristiques. La France maintient une politique très sévère de protection, et à cet égard elle ne se borne pas à son tarif douanier. Elle se sert de l'embargo. Par exemple, notre situation afférente au bois à pâte et à l'amiante la remplirait d'horreur. Elle a imposé soit une interdiction absolue, ou des taxes d'exportation sur les peaux et le cuir, la laine, le coton, sur les débris de fer, d'acier ou de cuivre, sur la houille et le coke, les briquettes, les pelleteries non façonnées, et les bois communs.

La France a pour but de garder pour elle le profit additionnel de la fabrication de ses articles chez elle. Quel a été le résultat de sa politique? Voyez les statistiques montrant le progrès qu'elle fait et le marché considé-

rable qu'elle établit pour elle-même. La faculté d'achat de ce marché est mesurée par le nombre d'ouvriers qui ont un travail constant en manufacturant ses produits. Prenez les cotonnades en pièces. La Chambre sait de combien l'Angleterre l'emporte sur tous les autres pays dans cette industrie. Eh bien! les importations des cotonnades en pièces par la France qui se montaient à 240,000 quintaux en 1919 sont tombées à 29,000 quintaux en 1923, soit une réduction de 87 p. 100. Ses manufactures sont-elles incapables de faire face à la concurrence de l'extérieur, sont-elles tellement entravées par la protection qu'elles ne peuvent soutenir les prix des manufacturiers de l'Angleterre libre-échangiste? Que les honorables députés examinent ces chiffres: Ses exportations en Grande-Bretagne en 1919 se sont montées à 2,116,000,000 de francs et en 1923 à 6,155,000,000. Elle a vendu à la Grande-Bretagne pour 14 millions de francs de lainages en 1919, et 352 millions en 1923. Ses exportations d'automobiles sont montées de 12 millions à 165 millions de francs, de draperies de toile de 101,000,000 à 760,000,000; de cotonnades de 30,000,000 à 109,000,000; de lainage et de tissus de laine de 24,000,000 à 92,000,000; de cuivre de 8,000,000 à 71,000,000; et pensez donc! monsieur l'Orateur, ses exportations de fer en gueuse, d'acier et de fer, de 8 millions à 196 millions de francs.

M. McMASTER: Quelle était la valeur du franc en 1919 et en 1923?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a eu des variations de temps à autre.

M. McMASTER: Qu'était-elle en 1923?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si mon honorable ami n'est pas satisfait des chiffres en francs, je les lui donnerai en poids. Peu importe que notre étalon de valeur soit en francs ou en marchandises; le commerce français augmente rapidement en dépit de toutes les théories libre-échangistes de l'univers. Permettez-moi maintenant de vous fournir quelques chiffres en poids.

L'hon. M. ROBB: Je ne désire pas détourner l'attention de mon honorable ami mais veut-il nous dire ce que l'Angleterre a fait des quantités supplémentaires de marchandises qu'elle a importées?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Chaque fois que l'Angleterre importait des produits étrangers pour une valeur d'un million de dollars elle résduisait encore d'autres ouvriers anglais au chômage. On ne saurait en même temps faire vivre les ouvriers de son pays et ceux de l'étranger. Voilà un des rudiments de l'économie politique que je veux inculquer à mon honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'en rend parfaitement compte.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On ne peut pas faire vivre les ouvriers de son pays et en même temps les ouvriers des pays étrangers. En conséquence de ces importations de France en Angleterre le nombre des sans-travail s'est accru et le gouvernement a dû verser encore plus de secours pécuniaires aux chômeurs.

M. HUGHES: Comment la Grande-Bretagne a-t-elle payé ces marchandises?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami veut savoir comment le Grande-Bretagne a payé ces marchandises? J'ignore quelles sont ses théories là-dessus, quel régime économique il préconise; mais je voudrais moi-même un régime qui assurât de l'emploi aux ouvriers de notre pays.

Voyons maintenant l'aluminium. En 1921 la France exporta rien que 281 tonnes d'objets entièrement ouvrés en aluminium; en 1923, le chiffre se porta à 903 tonnes. Encore une fois je demande si la France progresse. Les objets manufacturés exportés en 1923 dépassaient le total de 1922 de 458,000 tonnes en poids et de 3,900 millions de francs en valeur. Une augmentation de 458,000 tonnes en une seule année est plutôt merveilleuse.

Nous connaissons tous, monsieur l'Orateur, le genèse du libre-échange. Le régime fut inauguré en Angleterre pour assurer la diminution du prix de la main-d'œuvre. L'honorable député (M. MacMaster) fait signe que non, de la tête. Sans doute, il ne trouvera pas cela dans Cobden, mais s'il en disconvient, il interprète mal les arguments de ceux qui s'intéressaient de très près au mouvement,—le mouvement libre-échangiste en Grande-Bretagne est né des efforts des manufacturiers qui voulaient obtenir une réduction dans le prix des vivres et assurer ainsi la dminution du prix de la main-d'œuvre. Ensuite je veux faire remarquer, monsieur l'Orateur, que le principe fondamental du libre-échange découle de la loi de l'offre et de la demande. Est-ce que mon honorable ami (M. MacMaster) le reconnaît, oui ou non? J'invite la contradiction, si elle est possible. L'honorable député ne dit mot; et comme d'ordinaire il est prompt à répliquer je conclus que ce que je dis là est incontestable: le libre-échange repose sur l'application de la loi de l'offre et de la demande,—on achète là où les objets se vendent le meilleur marché et on vend là où ils se vendent le plus cher, et ainsi de suite. Très bien. Je veux signaler à certains

honorables députés d'en face et aux honorables membres à ma gauche une vérité qu'ils n'ont pas encore saisie: les principes à la base du libre-échange en pratique ne jouent pas, ne peuvent plus jouer, aujourd'hui. La loi de l'offre et de la demande joue-t-elle aujourd'hui en Grande-Bretagne? En théorie, oui; mais tout le monde sait qu'en pratique il n'en est rien. La loi de l'offre et de la demande a pour effet de déterminer les prix. La main-d'œuvre constitue au moins 60 p. 100 des frais de production. Tout honorable député sait parfaitement que le temps n'est plus où la la main-d'œuvre pouvait être considérée comme une chose susceptible de déterminer l'application de la loi de l'offre et de la demande.

M. EVANS: Et les produits agricoles qu'exporte le Canada?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Tout à l'heure peut-être je pourrai donner mon attention à l'interruption de l'honorable député, mais pas en ce moment. Je veux aller au fond de cette question du libre-échange en ce qu'elle concerne la situation actuelle; autant vaut y aller tout de suite. Tout le monde sait qu'à cette heure les salaires en Angleterre sont déterminés soit par les syndicats ouvriers, soit par convention, soit par arbitrage. On sait que pour établir le chiffre des salaires on tient compte, dans toute la mesure du possible sans doute, du droit de l'homme, du droit de l'ouvrier. Qu'on imagine ce que seraient les salaires uajourd'hui en Angleterre s'ils étaient déterminés par la loi de l'offre et de la demande! Quel salaire l'application de cette loi assurerait-elle à ceux qui ont le bonheur d'avoir un emploi là où il y a un surplus 1,200,000 ouvriers? Il est impossible d'appliquer cette loi. Il est impossible d'appliquer le principe du libre-échange à un pays et de maintenir une condition de vie supérieure à celle des pays rivaux. A la fin le régime de vie s'abaisse inéluctablement au plus bas niveau ou bien on fait ce que fait l'Angleterre aujourd'hui,—on vit en grande partie des bénéfices accumulés des années passées.

Je dois demander l'indulgence de la Chambre pour la longueur de mon discours; je voulais être bien plus bref. Toutefois nous avons eu des interruptions intéressantes. Qu'on me permette de revenir aux propositions mêmes de l'exposé financier et je ne serai pas long. Il n'y a pas grand chose à dire sur cet exposé, mais il donne certainement à réfléchir. On a le droit de se demander, par exemple, comment il se fait que n'accordant aucune protection à tout ce qui sert à l'exploitation, à la production, aux instruments de production, on puisse avoir un droit protecteur sur le charbon. Il y a vraiment lieu de se demander si, à l'avenir, on pourra dire que les politiques du Gouvernement et du parti progressiste sont identiques et synonimes, excepté, bien entendu, lorsqu'un orateur libéral s'adresse à un auditoire de l'Ouest. Pourra-t-on vraiment continuer de le dire? Je pensais que les députés de l'Ouest voulaient la gratuité pour le charbon, sous prétexte que c'est un article de première nécessité et qu'il faut le laisser entrer. Voilà qui prête à réflexion. Cependant, même pour le Gouvernement il y a un peu d'espoir.

M. HOEY: L'honorable député est optimiste.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je conviens avec mon honorable collègue qu'il y en a bien peu, mais je veux être juste. Après tout, c'est la première fois, depuis son entrée en fonctions, que le ministère écoute les appels des travailleurs. Toutefois, je me demande s'il faudra attendre que la situation existant actuellement en Nouvelle-Ecosse s'étende à tout le pays, avant que le Gouvernement remplisse son devoir, qui est de procurer de l'emploi aux ouvriers du Canada. Est-il nécessaire de laisser persister la misère, l'agitation et la souffrance pendant des semaines et des mois, avant de faire ce qui aurait dû être fait il y a longtemps? S'il en est ainsi, l'avenir s'annonce bien sombre pour les ouvriers de ce pays. La grande différence entre le mineur de charbon qu'on reconnaît jusqu'à un certain point aujourd'hui et les ouvriers industriels qui ont déjà quitté le pays, c'est que ces derniers avaient les ressources nécessaires pour prendre le train et s'en aller, tandis que les autres ne les avaient pas. Voilà réellement la différence, et si les ouvriers des usines n'avaient pas eu ce peu d'argent pour partir, nous verrions aujourd'hui dans les centres manufacturiers la même situation qui existe en ce moment en Nouvelle-Ecosse.

Laissant là les ouvriers, je dis: Est-ce nécessaire que les compagnies aient des grèves comme celle-là et soient obligées, pour écouler leurs produits, de traiter leurs employés comme ces mineurs ont été traités? Maintenant qu'une fissure a été faite, peut-être la lumière de la raison pourra-t-elle pénétrer? Avant qu'il soit trop tard, le Gouvernement essayera peut-être de faire quelque chose pour la nation.

Au sujet de ce droit sur le charbon, mon honorable collègue ne justifie pas sa proposition; il semble en avoir honte. Il ne dit pas que c'est un droit protecteur, une augmen-

tation de tarif, mais simplement que c'est afin de faciliter la perception des droits de douane. C'est tout ce que dit l'exposé financier. Je concède volontiers que c'est beaucoup plus facile de multiplier un nombre par cinquante que par quatorze. Qu'est-ce que cela veut dire? Je crois que les chiffres de l'honorable ministre ne sont pas tout à fait exacts. En 1924, on a importé du Royaume-Uni 200,427 tonnes de menu charbon; là-dessus on a payé en droits de douane $20,047. Avec le nouveau tarif, les droits s'éleveraient à $60,165. Nous avons importé des Etats-Unis 3,823,753 tonnes, sur lesquelles il a été payé $535,325, ce qui ferait avec l'augmentation proposée, $1,911,876. Autrement dit, sur le menu charbon venant des Etats-Unis, l'augmentation est de 275 p. 100 et sur celui de Grande-Bretagne, 250 p. 100. Malheureusement mon honorable collègue ne généralise pas son principe; il touche légèrement ici et là au nom de l'humanité souffrante. En 1924, on a importé de Grande-Bretagne 63,399 tonnes de charbon gras sur lequel les droits de douane s'élevaient à $24,365.07 et des Etats-Unis, 11,544,184 tonnes, représentant $6,118,417 en impôts douaniers. Pour ce qui est des importations de Grande-Bretagne, le tarif reste le même; il n'y a aucune réduction. Quant au charbon venant des Etats-Unis, les droits qui s'élevaient à $6,118,417 baisseront à $5,772,092. Autrement dit, il y aura, d'une part, une diminution sur le charbon gras de $346,325.52 et, d'autre part, une augmentation des recettes de douane de $1,416,668, ce qui laisse une augmentation nette de $1,070,344.

J'aborderai maintenant une autre question: celle de l'énergie électrique. D'après moi, le Gouvernement a agi d'une façon irréfléchie à ce sujet; on ne nous a donné aucune raison qui puisse nous permettre de comprendre pourquoi il a agi ainsi. Je crains qu'il se soit laissé guider par deux motifs que je considère aussi mauvais l'un que l'autre. Je dirai tout d'abord que je suis absolument et irrévocablement opposé à ce qu'on continue d'exporter de l'énergie électrique du Canada, car avant longtemps nous en aurons besoin et l'on sait qu'une fois partie, on ne peut plus la reprendre. Le droit d'exportation paraît assez élevé, mais cela dépend à quel point de vue on se place. Dans la plupart des grandes villes américaines $36 par an, par cheval-vapeur, est considéré comme étant bon marché, tandis que notre prix au Canada est bien inférieur à celui-là. Nous pourrions doubler, tripler et même quadrupler notre tarif, cependant que les Américains trouveraient avantageux d'accaparer notre force motrice. Il me semble que le Gouvernement prépare une excuse pour commencer l'exportation de notre énergie électrique sur une grande échelle. Je vais demander à mon honorable ami (l'hon. M. Robb) si l'on ne s'est pas adressé au Gouvernement pour exporter de la force motrice. Son silence semble indiquer que je ne me trompe pas. Tout le monde sait qu'il y a eu une demande d'exportation de force motrice en quantité immense et ce serait un crime envers le pays, étant donné la valeur actuelle des choses, de laisser un seul cheval-vapeur de force motrice quitter le pays sous le régime de cette taxe ridicule. En tout état de cause, je m'y oppose de toutes mes forces. Il existe un autre aspect de la question. Je suis franchement d'avis que nous ne devrions permettre aucune exportation. Mais on l'a permis par la loi et, à tort ou à raison, les gens qui font des affaires sous le régime d'une loi ont droit à des considérations. Je prétends que s'il existe au pays des gens qui ont droit à notre considération, relativement à notre exploitation de force motrice, ce sont ceux qui l'ont créée et qui ont organisé le service. La commission hydro-électrique d'Ontario a dû passer un contrat avec la corporation propriétaire de l'exportation des chutes Niagara du côté canadien et qui avait la haute main sur la distribution de la force motrice de l'autre côté de la frontière, afin d'obtenir l'énergie électrique à un prix très peu élevé. A cette époque, le tarif était bien moins élevé qu'il ne l'est aujourd'hui et le simple fait que l'hydroélectrique doit aujourd'hui fournir la force motrice aux anciens tarifs signifie que cette corporation perd de $120,000 à $180,000 par an pour la distribution en grandes quantités et bien davantage pour la distribution en détail. Or, cette taxe ne peut s'imposer où il existe un contrat et l'impôt signifie simplement que toutes les municipalités d'Ontario qui emploient le courant de l'hydro-électrique devront payer davantage. Pourquoi agir ainsi? Fait-on cela pour causer du tort à l'exploitation publique d'une part ou, d'autre part, permettre l'exportation du Canada d'une énorme quantité de courant électrique? En y réfléchissant, je compte que le ministre voudra bien faire disparaître cette disposition.

Le ministre présente cette année une disposition intéressante touchant la clause du dumping. Je suis partisan de la protection, mais d'une protection avantageuse pour tous; d'une protection étudiée et adoptée par le Parlement. Je m'oppose positivement à toute mesure de protection exigeant que la Chambre abdique ses droits comme corps législatif imposant les impôts. Je ne veux pas qu'un ministère décide des valeurs à son aune et je

désire que le ministre comprenne parfaitement bien qu'en ce qui nous regarde, nous voulons revenir aux principes de la responsabilité parlementaire plutôt que nous contenter d'en parler.

Le dumping ne devrait pas exister au pays; on ne devrait pas inonder le marché de marchandises sans profit pour le peuple. Cela signifie simplement que nous allons enlever du travail à autant de travailleurs canadiens sans pour cela faire baisser le niveau des prix. Mon honorable ami a raison de tenter tout en son pouvoir pour empêcher le dumping, mais je crois que la Chambre devrait exprimer clairement le principe indiquant qu'elle sait comment elle agi. Nous ne devrions pas avoir de clause du dumping permettant l'évaluation des marchandises par le ministère selon des règlements établis par le ministre.

Je vous demande pardon, monsieur l'Orateur, d'avoir été si long, mais ma tâche se termine. J'ai déjà traité de la question de notre dette et j'ai indiqué comment, à mon sens, elle avait été augmentée. De nouveau, je fais observer que, si nous voulons agir honnêtement, cette addition de $100,000,000 est la seule chose qu'on puisse déduire des propres chiffres de mon honorable ami et du revenu des obligations endossées, à moins de dire: "Nous ne sommes pas responsables des chemins de fer, nous ne sommes pas responsables de nos endossements".

Il est un autre point que je désire commenter. D'un côté nous avons la dette et de l'autre la taxe—la taxe de guerre continue sans que notre dette soit réduite. Nous voyons qu'il existe encore un multiple de la taxe des ventes qui existait quand le cabinet actuel a été constitué et nous voyons aussi que depuis ce moment, la dette nationale s'est lourdement augmentée. Nous trouvons des taxes insignifiantes ici, là et partout, des taxes vexatoires et ainsi de suite, ce qui fait que la Chambre...

L'hon. M. ROBB: Je puis rappeler à mon honorable ami que, l'an dernier, nous avons réduit les impôts et reçu 52 millions de moins du peuple.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a fait des réductions, mais comme je le lui faisais observer il y a deux jours, le répit que nous avons eu provient d'un lent procédé de strangulation; il n'est pas dû à des réductions d'impôt, mais bien à la ligne de conduite du Gouvernement qui étouffe la production canadienne et l'activité de l'industrie canadienne. L'impôt demeure. Nous voulons une diminution des impôts et afin que cette question soit examinée, je propose, appuyé par l'honorable M. Baxter:

Que tous les mots après le mot "que" soient retranchés et remplacés par les suivants:

"La situation au Canada exige instamment la diminution des taxes, surtout de la taxe des ventes et des autres impôts qui ont été augmentés par le Gouvernement actuel; et la Chambre regrette que les états financiers qui viennent d'être soumis n'accusent aucune économie de nature à rendre ces réductions possibles, mais indiquent plutôt une augmentation alarmante de la dette publique."

M. HUGHES: Monsieur l'Orateur, je crois qu'il est de mon devoir d'intervenir dans ce débat pour dissiper autant que possible les erreurs et les impressions erronées que l'on semble avoir en certains quartiers relativement à la situation commerciale en Canada et particulièrement dans les Provinces maritimes. Mais je veux d'abord m'arrêter brièvement au discours prononcé par l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton). Naturellement, l'exposé financier contient beaucoup de statistique officielle, et sans en nier l'exactitude, mon honorable ami s'est efforcé d'en déduire autre chose que ce que l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb) y a trouvé. Les chiffres ne sauraient mentir, dit-on, mais tout le monde sait que quelqu'un d'habile à les aligner peut bien leur faire dire à peu près tout ce qu'il veut. Passé maître en mathématiques, l'ex-ministre des Finances les dispose si adroitement qu'il en obtient des démonstrations étonnantes. Rappelons-nous que deux des experts les plus renommés en comptabilité du Canada ont affirmé sous leur signature que la comptabilité relative aux chemins de fer est absolument la même sous le gouvernement actuel que sous l'administration de mon honorable ami, lorsqu'il était ministre des Finances.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle différence cela fait-il?

M. HUGHES: Cela fait une grande différence quant à la critique de l'ex-ministre des Finances.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas le moins du monde.

M. HUGHES: Il lui a tout de même fallu expliquer cela de quelque manière et il a dit qu'il avait probablement eu tort. Nous pouvons donc en rester là sur ce point. L'honorable député paraît se tourmenter,—le mot est peut-être fort,—en tout cas l'énorme dette de nos chemins de fer et le gros déficit annuel le préoccupant. Y a-t-il un homme réfléchi en Canada qui ne se préoccupe pas du problème des chemins de fer? Sans cela, nous ne serions pas trop mal partagés; nous pourrions réduire la dette et les impôts. Nous ne pouvons pas nous débarrasser des chemins de fer; nous leur demandons tous un service

moderne, et on nous le donne. Quel est le problème des chemins de fer? J'ai demandé à l'honorable député au cours de ses remarques sur ce point, quelle solution il avait à présenter; il m'a répondu qu'il n'en avait pas pour le moment mais qu'il en aurait peut-être une lorsqu'il connaîtrait les résultats de l'exploitation durant la dernière année civile. Eh bien, il faut une solution, et d'après ce qu'a laissé pressentir l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham) ces jours derniers, je crois que le Gouvernement a une politique qui aboutira peut-être à quelque chose si l'on peut amener les chefs des deux grands réseaux et des hommes d'affaires éminents à examiner la situation avec le ministre des Chemins de fer. Une conférence semblable devrait assurément élaborer un plan qui mettrait fin à l'inutile répétition des lignes, diminuerait beaucoup les frais d'exploitation tout en conservant au public un service suffisant de transport.

M. LADNER: L'honorable député appuierait-il le projet Shaughnessy?

M. HUGHES: J'appuierais tout projet de nature à produire des résultats. Au commencement de la discussion, le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) a inscrit au Feuilleton une résolution qu'il tenait beaucoup à discuter avant le budget parce qu'elle renferme, je présume, le programme que le parti conservateur entend proposer au pays lors des prochaines élections générales. Le très honorable député n'aura donc probablement pas d'objection à ce que le principe en soit discuté au cours de ce débat.

Le très hon. M. MEIGHEN: On ne saurait l'examiner assez.

M. HUGHES: Parce qu'il ne se présentera pas d'autre occasion de le faire durant la présente session. Le *Montreal Star* affirme que cette résolution renferme les idées de l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges qu'on lui a volées ou que l'on s'est autrement appropriées.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'espère que cela va porter l'honorable député à l'appuyer.

M. HUGHES: Non, cela ne change rien à la chose. Si la déclaration du *Star* est exacte, ou même partiellement exacte, et si cette résolution est le fruit de la collaboration de ces deux honorables députés, tout ce que je puis dire alors c'est qu'il se trouve au moins deux membres de la députation qui ne connaissent rien des conditions commerciales des provinces de l'Atlantique. Comme cette résolution peut très bien exprimer les principes du programme avec lequel le parti conservateur désire se présenter devant le peuple à la prochaine élection générale, je suppose que la question a été soumise au moins aux chefs du parti avant son adoption et sa publication. Je suppose de plus que l'honorable représentant de Saint-Jean-et-Albert (M. Baxter) l'a vue et approuvée, et si cela est exact, il existe alors une trinité d'innocents, pour ce qui est des conditions commerciales dans les provinces où la Confédération a pris naissance.

M. MARLER: L'honorable député a fait des déclarations très surprenantes devant cette Chambre. Il a même laissé entendre qu'il existait une certaine collusion relativement à la question qu'il a mentionnée. Je dirai à mon honorable ami que s'il a fait cette déclaration, elle est absolument fausse.

M. JACOBS: Il a laissé entendre qu'il y avait eu vol.

M. HUGHES: Je n'ai fait que citer une déclaration tirée du *Montreal Star,* journal bien connu du Canada. Je n'ai peut-être pas cité les mots mêmes, mais j'en ai donné le sens. Le *Star* déclarait simplement que les idées qu'exprimait la résolution inscrite au Feuilleton au nom du très honorable leader de l'opposition étaient le produit d'une entente, par collusion ou coopération,—coopération ferait mieux, je crois,—avec l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges. La déclaration peut être entièrement fausse, mais c'est le *Star* qui est à blâmer.

M. MARLER: Il n'y a eu aucune coopération, mon honorable ami peut en être assuré.

M. HUGHES: Le *Star* est alors un journal mal renseigné. J'avais déjà des doutes à ce sujet, maintenant j'en suis sûr.

M. HOEY: Peut-être y a-t-il eu télépathie.

M. MARLER: L'honorable député ne comprend pas l'humour.

M. HUGHES: Le *Star* se moquait-il réellement de mon honorable ami lorsqu'il a fait cette déclaration?

M. MARLER: Je crois que oui.

M. HUGHES: Ou de mes deux honorables amis? Je ne comprends pas alors l'humour du *Star.*

Maintenant, monsieur l'Orateur, je vais prendre le cas de l'Ile du Prince-Edouard, non pas parce que c'est la plus petite province du Dominion et la plus petite des Provinces maritimes, mais parce que c'est, naturellement celle que je connais le mieux. Tous les producteurs de cette province sont des cultivateurs ou des pêcheurs. Nous avons des

hommes de profession, des hommes d'affaires et, je suppose, quelques politiciens. Il nous faut vendre les produits de la terre et de la mer sur les marchés mondiaux où la demande existe; nous devons accepter l'argent pour ces produits et acheter dans le centre du Canada, à des prix très élevés, à cause du tarif protectionniste, les choses dont nous avons besoin. Nous vendons les produits de l'élevage du porc, le bacon, le jambon et les épaules; aussi, en grande partie, notre fromage, notre beurre et nos œufs en Grande-Bretagne. Nous vendons notre poisson et nos pommes de terre aux Etats-Unis, aux Indes occidentales et à Cuba. Les pommes de terre sont pour nous à peu près ce qu'est le blé pour les cultivateurs des provinces des Prairies. Notre sol et notre climat conviennent très bien à la culture de la pomme de terre. Nous vendons du foin, du grain et des pommes de terre à la Nouvelle-Ecosse; nous vendons du foin, du grain, des pommes de terre et des bestiaux à Terre-Neuve. Nous vendons presque toutes nos pommes de terre à Cuba, surtout depuis la mise en vigueur du tarif Fordney. Ce tarif est si élevé, un demi-cent la livre, qu'il nous a pratiquement fermé ce débouché pour les pommes de terre à bon marché. Nos cultivateurs ne se sont pas lamentés, ne sont pas venus à Ottawa pour obtenir des faveurs; ils se sont tout simplement pliés aux circonstances nouvelles. Le tarif des Etats-Unis, qui est un tarif spécifique, ne frappe pas aussi sévèrement les articles dispendieux, et comme la demande était bonne aux Etats-Unis pour les pommes de terre de semence, nos cultivateurs ont changé leur méthode de production et produisent une pomme de terre pour les marchés du Sud où les cultivateurs doivent changer leur semence chaque année. Ils sont forcés de la changer tous les deux ans s'ils veulent obtenir le moindre succès, et ils doivent la changer chaque année s'ils veulent obtenir des résultats satisfaisants. C'est sur ces marchés que j'ai énumérés, les marchés libres du monde, que nous devons expédier nos produits, et comme j'ai déjà dit, nous sommes forcés d'acheter ce dont nous avons besoin sur les marchés du centre du Canada où les prix sont très élevés. Nous ne pouvons vendre nos produits dans le centre du Canada, à l'exception peut-être de quelques douzaines d'œufs à Montréal de temps en temps ou de quelques chars de pommes de terre; c'est tout. Les cultivateurs de cette partie du Canada sont nos concurrents sur les petits marchés de Saint-Jean (N.-B.) d'Halifax, des deux Sydneys et surtout de Saint-Jean (Terre-Neuve). Il y a quelques années, des steamers transportaient du foin, des bestiaux, du grain et autres produits de la ferme de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve), au même prix qu'ils exigeaient pour transporter ces produits à Charlottetown, qui se trouve à peu près à moitié chemin. Aujourd'hui, il y a une petite différence dans les prix de transport, mais très légère. Il s'ensuit que nous ne pourrons jamais espérer trouver un débouché dans le Canada central, car les fermiers de cette partie du pays peuvent plus qu'approvisionner leurs villes; et cet état de choses va subsister durant bien des années, parce qu'à mesure qu'on livrera à la culture l'intérieur des terres d'Ontario et de Québec, la production sera ici plus que suffisante pour la demande dans cette partie du pays. Dans ces conditions, étant donné que nous, des Provinces maritimes, avons à subir la concurrence des cultivateurs de cette partie-ci du Canada, quel avantage retirerions-nous d'une réduction des tarifs de transport des chemins de fer? Si on les réduit pour les produits allant vers l'Ouest, on devra naturellement faire de même pour les produits semblables allant vers l'Est, et la concurrence n'en serait que plus grande, à moins que les tarifs locaux de nos chemins de fer ne soient réduits d'une manière correspondante. Pour ces raisons, la protection n'a jamais été, ne sera jamais et ne pourra jamais être avantageuse aux cultivateurs et aux pêcheurs de l'Ile du Prince-Edouard.

M. MARLER: Je ne vois pas pourquoi vous fonderiez votre politique canadienne sur votre politique au point de vue de l'Ile du Prince-Edouard.

M. HUGHES: On ne doit traiter injustement aucune partie du pays.

M. MARLER: Qu'on les traite toutes sur un pied d'égalité.

M. HUGHES: Mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) a une politique qu'il appelle une politique d'équilibre et j'aurai quelques mots à dire à ce sujet dans quelques instants.

M. MARLER: Vous n'y portez pas terriblement d'attention.

M. HUGHES: En tout cas, je suis très flatté de l'attention que me porte mon honorable ami.

Qu'on me permette maintenant de parler de la Nouvelle-Ecosse. Les industries de cette province sont l'agriculture, la pêche, les mines et le bois. Je ne sais pas si je les ai énumérées dans l'ordre de leur importance, mais cela importe réellement peu. En outre, la Nouvelle-Ecosse a quelques petites industries manufacturières dont quelques-unes, je le sais, sont florissantes, quoi qu'il arrive, mais

que je n'ai pas besoin de nommer. Je ne crois pas que la Nouvelle-Ecosse ait assez de produits de la ferme pour suffire à ses besoins, car elle achète du grain, des pommes de terre, du foin et quelques produits laitiers de l'Ile du Prince-Edouard. Je crois qu'elle achète aussi des produits semblables du Nouveau-Brunswick et peut-être un peu de Québec.

La pêche est une industrie très importante de la Nouvelle-Ecosse, qui a des marchés pour son poisson aux Etats-Unis d'Amérique, dans les Antilles, à Porto-Rico et en Amérique méridionale. Son poisson se vend sur tous les grands marchés du monde.

Il y a quelques jours, je lisais dans la *Montreal Gazette,* journal très respectable, un article disant que l'on devrait trouver un débouché dans le Canada central pour les fruits et le poisson de la Nouvelle-Ecosse. Monsieur l'Orateur, il est décourageant, il est affligeant de lire dans un journal bien vu et respectable comme la *Gazette,* et censé renseigné, une absurdité fieffée comme celle-là. Le seul fruit que la Nouvelle-Ecosse produise en assez grande abondance, ce sont les pommes, et ses pommes sont probablement les meilleures au monde; de toute manière, elles sont excellentes. Elle vend toutes ses pommes en Grande-Bretagne. De fait, nous, des Provinces maritimes, importons des pommes d'Ontario. Sur les marchés de la Nouvelle-Ecosse et des autres Provinces maritimes, vous trouverez des pommes d'Ontario et même de la Colombie-Anglaise. Et l'on nous dit cependant qu'on devrait trouver un marché dans le Canada central pour les pommes de la Nouvelle-Ecosse.

On nous dit aussi qu'il devrait se trouver un marché dans le Canada central pour le poisson de la Nouvelle-Ecosse. Or, la Nouvelle-Ecosse alimente ce marché maintenant. Savez-vous, monsieur l'Orateur, combien cela prend de la pêche des Provinces maritimes pour fournir les marchés centraux du Canada? Pas plus de 4½ p. 100. En d'autres termes, nous pouvons prendre assez de poisson en deux semaines dans les Provinces maritimes pour fournir les marchés centraux du Canada durant cinquante-deux semaines. Et voici que les savants journalistes de Montréal, d'Ottawa et de Toronto nous disent que l'on devrait trouver un débouché dans le Canada central pour le poisson des Provinces maritimes.

Il y a aussi une autre chose que la Nouvelle-Ecosse produit en abondance, et c'est le charbon. Il y a quelques années, la population des Provinces maritimes et aussi, je crois, la population de tout le Canada pensaient que les mines de charbon de cette province constituaient une richesse pour cette dernière et peut-être pour tout le Canada, une richesse provinciale et nationale.

Mais plusieurs personnes changent d'opinion sur ce sujet. Le charbon destiné à la consommation domestique est devenu si dispendieux dans les Provinces maritimes qu'on ne peut plus l'acheter en quantités suffisantes pour chauffer convenablement les maisons en hiver. Il n'en a pas toujours été ainsi. Avant la guerre, on vendait la houille, au chargement de wagon, aux mines mêmes, en Nouvelle-Ecosse, à $2.90 la tonne brute, ce qui faisait $2.60 la tonne nette. Ce prix a doublé depuis. Il y a quelques jours, un représentant des exploitants de houillères de la Nouvelle-Ecosse vint à Ottawa et il nous dit que, depuis 1913, le tarif des salaires des mineurs a augmenté de 92 p. 100. Le tarif des salaires et les salaires réellement versés peuvent différer; mais, au point de vue du propriétaire de la mine, c'est probablement la même chose. En tout cas, les salaires et les autres frais généraux n'ont pas augmenté, ou du moins n'auraient pas dû augmenter, dans la même proportion. L'augmentation du prix de la houille devrait donc être inférieure à 100 p. 100; je ne sais pas de combien elle devrait être inférieure à 100 p. 100, mais elle devrait être au moins inférieure. Cependant, le prix a plus que doublé, comme je l'ai dit. L'été dernier, l'on vendait à Montréal le charbon de la Nouvelle-Ecosse à $6 la tonne. Le prix du transport de la houille, de la Nouvelle-Ecosse à Montréal, par eau, est de 70 à 80c., disons 70c. la tonne. Le prix du charbon, au moment de l'achat en Nouvelle-Ecosse, serait donc de $5.30. Mais on en demandait, aux marchands de la Nouvelle-Ecosse, en moyenne, $6.87 la tonne pour la même catégorie de houille. Si l'on admet que l'on réalisa un gain raisonnable sur le charbon vendu à Montréal, on doit conclure que l'on réalisa un excédent de gain, sur le charbon vendu dans les Provinces maritimes, de $1.57, ou disons de $1.50 la tonne. La population des Provinces maritimes comprend plus de un million d'habitants et chacun achète, chaque année, en moyenne, une tonne de charbon. On voit donc que les habitants de ces provinces paient chaque année, aux propriétaires de mines, un million et demi de dollars en excédent de gain; les habitants de l'île du Prince-Edouard versent environ $140,000 de cette somme.

M. GOOD: Mon honorable ami a-t-il lu un article, publié dans le *Maritime Labour Herald,* où les mineurs prétendent que l'on peut extraire la houille pour un peu plus de $3 la tonne?

M. HUGHES: Non, je n'ai pas lu cet article et je n'ai pas entendu parler d'une telle déclaration. Je ne cite que les faits que je connais bien.

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

Reprise de la séance

M. HUGHES: Monsieur l'Orateur, à six heures, je parlais du prix élevé que doit payer le consommateur des Provinces maritimes pour la houille. J'ai dit que le consommateur de ces provinces paie $1.50 de plus par tonne que le consommateur de Montréal et des environs, et que, de la sorte, les habitants des Provinces maritimes perdent $1,500,000. En d'autres termes, les gens engagés dans d'autres industries, les fermiers, les pêcheurs et les bûcherons, qui ne reçoivent aucun secours de l'Etat, doivent verser chaque année $1,500,000 pour encourager les houillères. Le remède proposé par le chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen) ou par l'honorable député de Saint-Jean-et-Albert, serait d'augmenter les droits de douanes, relever le prix du charbon et ajouter au fardeau que doivent supporter les autres industries de ces provinces. Je sais—et l'on me le rappellera peut-être—que le Gouvernement a augmenté, de 14c. à 50c. la tonne, il y a quelques jours, le droit d'entrée sur le charbon menu. Les droits relatifs à la houille présentaient un état de choses anormal. Aucune raison ne justifiait la différence entre le droit dentrée sur le petit charbon menu et celui qu'on imposait au gros charbon. Personnellement, en tant que libre-échangiste, j'aurais préféré que l'on réduisît le droit relatif au gros charbon; mais on ne peut toujours obtenir ce que l'on désire en ce monde. C'est surtout dans la vallée du Saint-Laurent que l'on achète le charbon menu. Un grand nombre d'habitants de cette partie du pays réclament sans cesse une protection plus élevée; si on leur applique le régime qu'ils prêchent, cela leur fera peut-être du bien. Ils se rendront alors compte de ses effets. Voilà pour le tarif relatif à la houille. Mais l'administration des houillères soulève d'autres questions. Il y a quelques jours, j'ai lu dans le *Halifax Herald,* une lettre du colonel Cantley publiée dans plusieurs journaux des Provinces maritimes. Le colonel Cantley est un citoyen canadien très bien connu; il est directeur de la British Empire Steel Corporation et ancien directeur de la Nova Scotia Steel and Coal Company. Il déclarait dans sa lettre que les houillères de la Nouvelle-Ecosse sont près de la ruine, par suite d'une administration défectueuse. Il déclarait que, quand la Nova Scotia Steel and Coal Company se fusionna avec la British Empire Steel Corporation, elle avait un excédent d'actif liquide s'élevant à 9 millions de dollars, mais que cet excédent a complètement disparu après quelques année. Il ajoute que les gens de la Nova Scotia Steel and Coal Company qui avaient contribué à effectuer la fusion, avaient obtenu des emplois lucratifs de la nouvelle compagnie. Il a fait aussi d'autres déclarations dont je ne parlerai pas, car je veux laisser les gens de la British Empire Steel Corporation laver leur propre linge en famille. Il affirme de plus, que les facilités de transport et le tarif à l'époque de la lettre étant favorable, la Nova Scotia Steel and Coal Company pourrait redevenir une entreprise prospère et payant dividende, s'il elle parvenait a reprendre son autonomie complète. A vrai dire, si nous examinons la situation dans son ensemble, on constate que les mines de la Nouvelle-Ecosse avec l'administration actuelle ne sont pas un élément actif national ou provincial, mais qu'elles sont devenues plutôt une charge. Bien plus, elles sont devenues comme une lèpre sur l'organisme politique et sur l'organisme commercial, une infection telle qu'il faudra la brûler jusqu'à l'os; et au besoin gratter l'os. Si on découvre qu'à raison de leur formation physique, ou de toute autre, les mines de la Nouvelle-Ecosse ne peuvent être mise en exploitation sans profit, mieux vaut selon moi, oublier que nous avons des mines de charbon en Nouvelle-Ecosse. Si, comme l'affirme le colonel Santley, tout le mal vient d'une administration incompétente, ou pire que cela, le remède est tout trouvé; mais ce n'est pas à l'Etat qu'il appartient de combler les pertes. Moins on tardera à faire entendre à toutes les industries du pays qu'elles doivent commencer à se maintenir, et sans assistance, mieux ce sera pour le Dominion du Canada.

Un mot maintenant, du Nouveau-Brunswick. En présence des députés de cette province et de ceux de la Nouvelle-Ecosse je le ferai avec circonspection, et si je me trompe, ces honorables députés peuvent me réprendre. Les industries du Nouveau-Brunswick, et les conditions générales de cette province ressemblent à celles des deux provinces sœurs. L'agriculture est l'industrie principale du Nouveau-Brunswick, je suppose, puis vient l'industrie forestière et ensuite les pêcheries. La population n'a d'autres débouchés pour ses produits que ceux des provinces sœurs: c'est le même marché avec les mêmes conditions pour ces trois provinces de cette partie du Canada. Pour écouler les produits de sa principale industrie, qui est celle de la forêt, elle n'a d'autres débouchés que le marché de la Grande-

Bretagne ou celui des Etats-Unis. Peut-être en vend-elle un peu à l'Ile du Prince-Edouard ou à la province de Québec. Et quoique ses industries aient à subir la concurrence mondiale, cette population est dans l'obligation, tout comme nous, de recourir aux provinces du centre pour se procurer ce dont elle a besoin, chaussures, vêtements, instruments agricoles, meubles, ferronnerie et nombre d'autres articles de première nécessité, et cela à des prix majorés ou accrus par le tarif protecteur. Et dire qu'en face d'une situation semblable nous avons entendu cette après-midi, l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) proposer une résolution dans le sens de celle déjà inscrite au Feuilleton au nom du chef de la gauche et réclamant encore plus de protection. Il nous conseille d'élever le prix de tout ce que le peuple est forcé d'acheter et ainsi alourdir son fardeau; autrement dit il voudrait nous amener à taxer toute la poulation au profit d'un groupe.

Maintenant quels sont donc les griefs des Provinces maritimes, dont on nous a tant parlé en ces derniers temps? Tout ce que j'ai pu trouver à ce sujet je l'ai lu; mais je n'ai pas réussi encore à trouver une énumération de ces griefs, ni une proposition précise et pratique pour y remédier. Les journaux conservateurs qui se complaisent à les mettre en vedette se contentent de déclarer: "Tout le monde connaît nos griefs, on les connaît à Ottawa, et on doit y remédier". C'est l'opinion commune que si les importations passant par les ports des Provinces maritimes et les exportations qui en partent étaient plus considérables, ces provinces en retireraient un plus grand bénéfice. Il n'y a pas de doute que Saint-Jean et Halifax profiteraient de cet accroissement de trafic, mais tout ce trafic ne rapporte rien de plus à ces provinces de l'Atlantique. Loin de moi la pensée d'amoindrir les avantages d'une telle activité, mais je ne voudrais pas désappointer la population quant au résultat, pas plus que je ne voudrais faire croire que ce projet mettrait fin à toute nos difficultés. A la vérité il y a plus de deux ans le Gouvernement fit voter une résolution dont l'effet fut d'amener aux ports canadiens 99 p. 100 des importations favorisées de la préférence britannique. Grande fut la surprise de la délégation des Provinces maritimes venue à Ottawa, il y a deux semaines, quand elle apprit que depuis deux ans déjà le Gouvernement avait devancé ses désirs. Il ne faut pas s'étonner de ce qu'elle n'en savait rien quand nous nous souvenons que l'honorable député de Saint-Jean-et-Albert, parlant sur le discours du trône, adjura le Gouvernement de sortir de sa torpeur et de faire quelque chose pour les Provinces maritimes. L'honorable député semble oublier le fait que c'est lui qui était endormi dans la caverne avec Rip Van Winkle, car la loi qu'il réclamait et avec une telle véhémence est déjà dans les Statuts depuis deux ans. La députation, à son passage ici, a adopté une résolution pour demander au Gouvernement d'outiller les ports dans l'Est et dans l'Ouest suivant les besoins de nos importations et de nos exportations. Le Gouvernement actuel a certainement beaucoup fait dans ce sens; on lui a même parfois reproché d'avoir exécuté de si grands travaux dans les grands ports qu'il ne pouvait s'occuper des petits. Je souligne le détail significatif que la résolution transmise au Gouvernement par la députation reproduit presque mot pour mot un paragraphe du discours du trône lu en cette Chambre quelque temps auparavant, et qui était un exposé de la politique arrêtée par le Gouvernement. Néanmoins, en critiquant le discours du trône, le chef de l'opposition a déclaré que c'était presque entièrement de l'eau, le reste étant indigestible, tandis que le chef conservateur des Provinces maritimes exprimait l'opinion que c'était un simple tissu de phrases décousues que personne ne comprenait; il était d'avis que le discours aurait dû énoncer une politique applicable au Canada entier. Mais la députation des Provinces maritimes a une si haute opinion du discours du trône qu'elle l'a copiée en rédigeant une résolution qui contient, selon elle, l'exposé d'une politique appropriée à tout le pays. C'est une cruelle réponse au chef du parti conservateur du Canada et au chef des Provinces maritimes.

Examinons un moment les griefs de ces provinces qui attirent tant l'attention, aujourd'hui, et voyons, si possible, en quoi ils consistent, comment et quand ils ont surgi, et comment on peut y remédier. Si nous pouvons établir un bon diagnostic, le remède se présentera presque de lui-même; et j'ose dire qu'il n'y a pas un honnête homme intelligent, réfléchi dans les Provinces maritimes. (*Exclamations.*) Un instant. Il n'y a pas un honnête homme intelligent, réfléchi dans le Dominion du Canada qui déclarera aujourd'hui que la Confédération existerait, si l'on avait dit aux habitants des Provinces maritimes en 1864, en 1865 ou en 1866 que quelques années après leur adhésion au pacte de la Confédération, les droits seraient doublés et triplés. L'inauguration de la politique dite et mal nommée "nationale" a donc marqué le commencement des griefs des Provinces maritimes.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable monsieur se plaint-il de ce qu'on ait triplé les droits sur le charbon?

M. HUGHES: J'ai exprimé mon opinion sur ces droits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas saisi cela.

M. HUGHES: Si l'honorable monsieur avait été attentif, il aurait entendu ce que j'ai dit à ce sujet; et je n'entends pas le répéter.

M. LOGAN: La houille n'est maintenant que sur le pied d'un tarif purement fiscal.

M. HUGHES: On peut demander, si mon exposé est juste, pourquoi vos gens n'ont-ils pas manifesté une opposition plus grande à l'établissement de la politique nationale? Et la question est pertinente. Je réponds qu'on nous a cajolés, qu'on nous a trompés; nous avons ajouté foi à ce qu'on nous disait. On nous a dit qu'il s'agissait de soutenir les industries dans l'enfance, puis quand les enfants seraient devenus des hommes, ce qui était une affaire de quelques années seulement, ces industries feraient plus que nous rendre ce qu'elles nous auraient coûté. On nous affirma aussi que l'inauguration de cette politique développerait les provinces du Centre et que nous, de l'Est, nous trouverions dans ces provinces un débouché pour tous nos produits. C'est une idée qu'on a exposée à satiété. La toison d'or était juste derrière l'horizon à l'occident, elle était presque à notre portée. On nous a finalement déclaré que la protection ne serait qu'une arme, et une arme puissante, pour obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis dans un intervalle de quelques années. Nos gens savaient qu'ils avaient prospéré sous ce régime de 1854 à 1866, et ils étaient disposés à subir quelques pertes et désavantages temporaires pour obtenir ainsi ce grand bienfait. Nous savons maintenant à notre grand regret qu'il n'y avait pas une parcelle de bonne foi et de sincérité dans ces promesses, et je crains que le "vieux parti" ne suive une politique semblable aujourd'hui.

Vous me demanderez peut-être, monsieur l'Orateur, comment il se fait que c'est seulement depuis quelques années que nous insistons autant sur nos griefs. Je vais tâcher de vous en donner la raison. Avant la guerre, l'Europe était en mesure d'acheter plusieurs de nos produits et de payer de bons prix, et un tarif élevé n'opposait pas autant d'obstacles à notre commerce avec les Etats-Unis.

L'Europe ne peut plus nous acheter autant de marchandises qu'autrefois et aux anciens prix; d'un autre côté, le tarif Fordney embarrasse davantage nos relations de commerce avec les Etats-Unis. En outre, la guerre nous a laissés une dette colossale et des impôts écrasants. Toutes ces charges sont tombées sur nous à la fois. Dans notre détresse nous faisons entendre des cris de découragement. Avant la guerre le Canada pouvait supporter les inconvénients de la protection et vivre. Après la guerre il est impossible au pays de vivre sous des charges si nombreuses. Telle est la situation des Provinces maritimes en particulier. Prétendra-t-on que le moyen d'échapper à notre sort est d'aggraver les impôts douaniers et d'augmenter en général les charges des contribuables? Il y en a pourtant qui proposent ce moyen et qui se croient animés de bonnes intentions et d'un esprit pondéré.

Que peut faire le Gouvernement pour soulager les citoyens? Pas grand'chose. Je ne suis pas de ceux qui croient que le Gouvernement peut intervenir avec avantage dans les questions de commerce. Le plus grand service que le Gouvernement pourrait rendre aux citoyens, c'est de leur laisser toute liberté dans les relations de commerce. Le Gouvernement ne peut pas faire grand'chose pour rétablir les marchés européens. Il a inauguré des démarches à cet effet; j'espère qu'elles auront des résultats. Le Gouvernement pourrait peut être réussir, mais il pourrait aussi échouer dans ses efforts pour établir un arrangement commercial avec les Etats-Unis. Je sais que le Gouvernement est disposé à faire tout son possible dans ce sens. Le Gouvernement pourrait peut-être faire aussi des arrangements avec Cuba et les Antilles. La question est à l'étude. J'ai confiance qu'on obtiendra quelque succès et déjà le Gouvernement a gagné quelque chose.

Le Gouvernement pourrait faire encore davantage: par exemple, supprimer ou réduire les droits de douane. Il faudrait les ramener à ce qu'ils étaient au moment de la Confédération. Mais il existe de gros obstacles dans le chemin de cette réforme. Les privilégiés ne céderont pas leurs avantages sans faire aucune résistance; ils sont forts dans le pays. Dans cette partie du Canada la population est plus dense qu'ailleurs; c'est ici que le capital a concentré sa puissance; l'organisation y est aisée et l'on y est maître de tous les moyens d'information publique. C'est Lincoln qui a dit, si je ne me trompe, que son pays ne pouvait être à demi libre et à demi esclave. Moi aussi je constate que le Canada est à moitié libre et à moitié esclave. L'esclavage commercial et économique est aussi répugnant que l'esclavage des personnes; il l'est quelquefois plus.

On nous dit que le Canada central a été favorisé par la protection. C'est possible, mais j'ai mes doutes. Je crois plutôt que la

protection est la cause première de l'inflation et de la déflation commerciales. Elle pousse le capital et la main-d'œuvre vers des industries qui ne pourraient s'établir d'elles-mêmes. Cette stimulation artificielle amène la surproduction, encombre le marché, avilit les prix, arrête le travail et provoque le chômage. Les intéressés demandent alors qu'on leur accorde plus de protection. On veut une nouvelle dose du poison qui a produit le mal dont on souffre. Admettons pour les fins du raisonnement que le régime protectionniste soit avantageux pour Québec et l'Ontario. La justice et le bon sens exigeraient que ces provinces en payassent elles-mêmes la façon. Il y aurait plusieurs moyens de le faire. Ainsi, les municipalités pourraient, à leur choix, offrir des exemptions de taxes ou des subventions aux industries établies dans leurs limites. Les provinces pourraient en faire autant. Ce système serait plus juste.

Je désire maintenant ajouter un mot d'observation sur l'attitude de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler). Je le ferai d'une manière amicale. Il dit que son système est parfaitement équilibré. La *Gazette* et le *Star* de Montréal en font les plus grands éloges. Son système me paraît plus d'accord avec le projet de résolution que le chef de la gauche a fait porter à l'ordre du jour.

M. MARLER: Pas tout à fait.

M. HUGHES: Votre système est peut-être meilleur.

M. MARLER: Bien meilleur effet.

M. HUGHES: Très bien. Il se rapproche davantage du système exposé cet après-midi par l'honorable député de Toronto-Ouest (sir Henry Drayton).

M. MARLER: L'orateur n'a évidemment pas lu mon discours.

M. HUGHES: Notre collègue appelle son système un tarif scientifique. Ce serait une espèce de tire-lire qui vous rendrait exactement ce que vous y mettriez. Un pareil tarif n'est qu'un effet de l'imagination; il serait proprement impossible d'en faire une application pratique. Supposons, cependant, qu'on puisse élaborer et appliquer un tarif de ce genre, quels résultats produirait-il? On tournerait dans un cercle vicieux. Eh quoi! personne n'en serait exactement au point de départ, il faudrait au moins acquitter le coût d'inauguration et d'exploitation de ce système. J'ai lu dans *Le Soleil*, ces jours derniers, un article qui expose avec plus de clarté que je ne saurais le faire les idées que je tente de formuler ici. Voici un court extrait de l'article en question:

Pour mériter son nom, la protection devrait être appliquée dans l'intérêt bien entendu et pour la prospérité de la société en général et non pas dans l'intérêt du petit nombre. Elle devrait s'appliquer à toutes les professions ainsi qu'à toutes les branches du commerce, de gros et de détail; à tous les travailleurs, qu'ils soient employés dans les magasins ou les bureaux; à toutes les femmes et tous les enfants qui ont besoin des articles nécessaires à la vie—c'est-à-dire les produits alimentaires et le vêtement. Bref, la protection devrait être au bénéfice de toutes les classes de la société. C'est là un problème qu'il est impossible de résoudre par des remaniements du tarif douanier, quelque importants qu'ils soient.

En d'autres termes, il est impossible d'établir un juste degré de protection. Mes honorables amis de l'opposition, et plus particulièrement l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) et mon honorable ami de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) ainsi que plusieurs autres ont prétendu que les Canadiens ne sont pas en mesure de subir la concurrence de la main-d'œuvre appauvrie et des monnaies dépréciées de l'Europe, ni de lutter contre la production en séries des Etats-Unis.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami me permet-il d'apporter une légère rectification à ses dernières remarques? Nous prétendons,—du moins c'est mon attitude,—que l'on ne devrait pas demander à la main-d'œuvre canadienne de concurrencer la main-d'œuvre européenne, dont le niveau d'existence est inférieur et la monnaie dévalorisée.

M. HUGHES: La main-d'œuvre canadienne...

L'hon. M. STEVENS: On ne devrait pas exiger cela de nos ouvriers. Nos ouvriers ne manquent pas d'habileté, mais je prétends qu'on ne devrait pas leur demander de lutter contre la main-d'œuvre européenne dont le genre de vie est inférieur.

M. HUGHES: "Main-d'œuvre canadienne" est une expression d'une portée fort étendue. Nous sommes pour la plupart des travailleurs. Or, si nous sommes dans l'impossibilité de lutter contre la main-d'œuvre appauvrie de l'Europe d'une part et contre la production en séries des Etats-Unis d'autre part, à qui ferons-nous donc concurrence?

L'hon. M. MANION: Nous nous ferons concurrence les uns aux autres. Faisons concurrence à nos propres producteurs, comme cela se passe en Allemagne, aux Etats-Unis et dans tous les autres pays du monde qui sont sous le régime protecteur.

M. HUGHES: Dans la partie septentrionale du Canada existe une peuplade que l'on

nomme les Esquimaux. Nous pourrions peut-être entrer en lutte avec ces gens-là.

L'hon. M. MANION: En tout cas, mon honorable ami pourrait le faire.

M. HUGHES: Nous pourrions les inviter à faire de leur pire.

M. CARROLL: Mais non pas en hiver.

M. HUGHES: Eh bien! Cette assertion est erronée. Les gens des Provinces maritimes et des Prairies vendent leurs produits en concurrence avec le monde entier. La population des provinces centrales n'est pas aussi impuissante ni aussi inutile que le donnent à entendre mes honorables amis. Eh quoi! N'est-ce pas au cours de la dernière session que l'honorable député de Brantford (M. Raymond) affirmait, dans un langage éloquant et classique, que l'on retrouvait aux quatre coins du monde civilisé les produits ouvrés de la ville qu'il représente si dignement ici? Il a déclaré qu'ils se retrouvent sur les versants ensoleillés et les champs de blé ondulants de l'Argentine; sur le veldt fertile du Sud-Africain de même que dans les pays européens où la culture est intensive. On les retrouve même chez nos voisins du sud. Ces jours derniers encore, j'ai lu dans une publication autorisée,—je crois qu'il s'agissait du prospectus d'une grande compagnie,—que dans tous les pays du globe où fleurit l'industrie forestière, on est assuré de retrouver les machines qui sortent des usines de la Waterous Engine Works, de Brantford. Or, les autres villes canadiennes sont en mesure de suivre l'exemple de Brantford.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami me permet-il une remarque? Je le prierais de s'informer auprès de l'honorable député de Brantford, à la première occasion, de la situation qui existe dans cette ville à l'heure actuelle. On m'informe que la situation est plus fâcheuse à Brantford que n'importe où ailleurs au Canada.

M. HUGHES: Il n'en était pas ainsi l'année dernière.

L'hon. M. MANION: Mais le gouvernement actuel a été au pouvoir un an de plus.

M. HUGHES: Il existe dans cette province une industrie qui s'occupe de la fabrication des écrémeuses et autres ustensiles nécessaires à l'exploitation d'une laiterie. Cette industrie n'est pas protégée du tout; j'apprends de bonne source que c'est la seule industrie de cette partie du pays en pleine activité jour et nuit. Elle vend ses produits aux Etats-Unis. Cette industrie a appris à ne compter que sur elle-même; elle a développé son volume d'affaires sans se fier à l'assistance de l'Etat. Or, ce que cette industrie de même que plusieurs autres ont accompli dans le centre du Canada, toutes ou presque toutes les entreprises industrielles seraient en mesure de le faire. Cependant, la situation dans le centre du pays n'est pas aussi sombre que l'honorable député de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) voudrait nous le faire croire. Les manufacturiers du Canada ne sont pas dans l'état déporable que l'on a laissé entendre. Du moins, ils semblent prospérer parce que les rapports du commerce nous apprennent qu'il y a soixante ans, 63 p. 100 des exportations globales étaient des matières premières et que les articles entièrement ou partiellement ouvrés ne comptaient que pour 37 p. 100, alors que l'an dernier les matières premières expédiées à l'étranger ont été de 43 p. 100, tandis que les marchandises entièrement ou partiellement ouvrées se sont montées à 57 p. 100 des exportations. Les manufacturiers semblent donc réussir tout aussi bien que les autres.

Nos exportations de produits partiellement ou entièrement ouvrés qui se chiffraient à 303 millions en 1922 ont été de 364 millions en 1923 et de 415 millions en 1924. En même temps toutefois, les importations de même nature n'ont cessé de diminuer. Cela prouve amplement que les manufacturiers peuvent exporter des quantités de plus en plus notables de leurs produits tout en répondant davantage, chaque année, aux besoins du marché domestique. Pourquoi alors ces hauts cris en faveur de la protection qui signifie de nouveaux fardeaux sur les épaules des contribuables et surtout des cultivateurs, des pêcheurs et des industriels du bois, dans les Provinces maritimes en particulier. L'heure n'a-t-elle pas sonné de réduire ces fardeaux sinon de les faire disparaître tout à fait?

Il y a quelques semaines j'ai lu dans l'*Ottawa Journal* un article très sympathique aux griefs des Provinces maritimes mais qui terminait en nous conseillant de ne pas trop accabler les chemins de fer ou les provinces centrales. Que cet estimable journal sache bien que nous ne voulons imposer aucun joug à qui que ce soit. Si cette feuille peut décider ses amis à ne plus s'appuyer sur nous, nous serons enchantés de ne plus parler de ce sujet.

On nous invite parfois à constater la prospérité et le développement remarquables qui ont suivi la guerre civile aux Etats-Unis et les protectionnistes prétendent que c'est le fruit de leur doctrine. Rien de plus erroné et il ne faut pas être un profond penseur pour être de cet avis. Si la république américaine

est prospère c'est en dépit de la protection et non à cause d'elle. C'est en raison de sa situation géographique; de sa nation compacte et qui se suffit à elle-même, produsant tout ou presque tout pour l'usage et le bénéfice de l'homme, et surtout parce qu'elle est le plus grand pays libre-échangiste de l'univers. Le libre-échange au sein des états de l'Union américaine est égal et peut-être davantage à ce qu'il serait en Europe. Il n'est pas un pays au monde où la protection pourrait causer moins de mal qu'aux Etats-Unis et, par contre vu notre situation géographique, il n'est pas de pays où cette politique peut faire plus de mal qu'au Canada. La protection chez nous est destinée à être exclusiviste dans ses conséquences et à créer de grave malaises et de vifs mécontentements. Lorsque la délégation des Provinces maritimes est venue à Ottawa il y a quelque temps, le maire Murphy, d'Halifax, son porte-paroles, a fait une déclaration sur laquelle j'appelle votre attention, monsieur l'Orateur. Les expressions en sont mesurées, diplomatiques peut-être, mais leur signification en est incontestable. Voici:

Ayant le privilège insigne de parler au nom d'Halifax et de la province de la Nouvelle-Ecosse, je n'hésite pas à dire que l'on est de plus en plus convaincu dans cette région que cet état de choses ne peut durer plus longtemps, et que si, après une étude attentive de la part de ceux qui sont chargés d'examiner la situation sous toutes ses faces, il est trouvé, pour des raisons géographiques ou autres, que nous ne pouvons être un associé prospère au sein de la Confédération, sous le régime de notre système fiscal actuel, alors on ne pourra soulever d'objection pas plus que l'on n'aura le droit de nous accuser de mauvaise volonté, si, dans un esprit de conservation, nous demandons à traiter avec n'importe quel marché que nous pourrons, dégagés des restrictions qui nous lient à l'heure actuelle.

En d'autres termes, les habitants de ces régions sollicitaient le privilège d'acheter sur les marchés auxquels nous sommes obligés de vendre sans être punis par des droits douaniers lorsque nous achetons sur ces marchés. Nous commercerions plutôt avec nos propres frères du Canada si nous le pouvions, mais cela nous est impossible. Ils ne peuvent se procurer nos produits et, comme je l'ai dit, nous sommes forcés de chercher des débouchés étrangers pour y vendre nos marchandises aux prix que nous pouvons en obtenir puis acheter nous-mêmes sur les marchés du centre du Canada les articles dont nous avons besoin. Nous y sommes poussés par la loi.

M. GOOD: La sécession serait-elle le remède?

M. HUGHES: Je passe là-dessus. Je vous ferai observer, monsieur l'Orateur, que la déclaration de M. Murphy fut applaudie à outrance par tous les délégués. Cela signifie que si la protection devient jamais la politique du pays, les Provinces maritimes insisteront pour avoir la permission d'acheter où elles sont forcées de vendre sans être punies par des droits douaniers exorbitants si elles le font. Un autre délégué a mentionné le mot "sécession" mais le premier ministre a sévèrement condamné cette idée. C'était peut-être son devoir; mais le premier ministre est par trop intelligent et trop bon sociologue pour ne pas savoir qu'à s'en prendre à l'effet, on ne fait pas disparaître, on ne guérit pas, la cause. A la vérité la discussion libre et ouverte serait peut-être une excellente mesure de précaution; mais il va sans dire qu'il serait préférable de faire disparaître la cause.

Je vais donner mon opinion sur la situation, à vous monsieur l'Orateur, et à la Chambre: Si le parti conservateur était victorieux aux prochaines élections, chose peu probable, seulement si les intéressés égoïstes et les puissants du Canada central qui veulent entraver le commerce, s'organisent et ont recours aux manœuvres qui parfois accompagnent les élections, et si la presse se révèle, en grande partie, assez aveuglée, assez égoïste, assez vénale, pour prêter son concours; et si ce parti arrivé au pouvoir, faisait ce qu'il a promis et relevait le tarif douanier,—eh bien, je suis persuadé que la dissolution de la Confédération ne se ferait pas longtemps attendre. Selon moi les provinces des Prairies ne voudraient pas tolérer pareil régime et les Provinces maritimes ne le pourraient pas.

Le mouvement d'émigration qui se fait actuellement des provinces qui longent le littoral de l'Atlantique, et qui est beaucoup trop considérable, deviendrait alors un exode. Au lieu de centaines, les nôtres nous quitteraient par milliers, parce qu'ils auraient renoncé à tout espoir. Je fais donc appel à mes concitoyens de cette région du Canada, je leur demande instamment de bien réfléchir à la situation avant de perpétrer, en permanence, une injustice économique contre le reste du pays.

Sans doute, les auteurs du régime qu'on appelle communément la "Politique nationale" furent sincères et honnêtes selon l'entendement de leur époque; mais nous savons maintenant qu'ils s'abusèrent; si jamais la Confédération prend fin l'adoption de la "Politique nationale" aura été le premier pas vers ce dénouement. Le second,—un pas de géant, celui-là,—fut l'échec du traité de réciprocité en 1911. Ce fut là un crime contre toute la population de l'Amérique septentrionale; un pire crime contre le public du Canada, et pire encore contre la population des Provinces

maritimes. A cette occasion les tories répudièrent toutes les promesses, tous les engagements qu'ils avaient formulés au cours des quelques trente années précédentes; bien plus, les moyens employés pour gagner ces élections furent aussi inavouables que l'était l'objet visé; et jamais le public canadien ne devrait pardonner.

On condamnerait le parti conservateur à errer dans le désert durant quarante fois quarante ans qu'il ne serait pas assez puni de sa grande trahison de 1911.

M. FORKE: Monsieur l'Orateur, au début de mes quelques remarques je veux tout d'abord exprimer le regret que me cause l'absence du très honorable ministre des Finances (M. Fielding). Nous sommes tous peinés, j'en suis sûr, qu'il se trouve dans l'impossibilité de revenir parmi nous et reprendre sa place accoutumée à côté du premier ministre.

Le discours de l'honorable préopinant (M. Hughes) que j'ai écouté très attentivement m'a fait grand plaisir; peut-être même me permet-il de m'abstenir de certaines observations que je comptais faire au sujet du régime protecteur, des tarifs peu élevés et du libre-échange.

Je désire commenter aussi certaines opinions exprimées cet après-midi par l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton), dont je regrette l'absence, au sujet de la situation actuelle de la France. Je me disais en l'écoutant que s'il réfléchissait un moment il verrait peut-être un certain rapport entre la situation mondiale de ces dernières années et le régime qu'il préconise, le régime des tarifs élevés qui entravent le commerce entre les différents pays. Tous ceux, je crois, qui ont étudié tant soit peu les causes médiates et immédiates des guerres reconnaissent le rôle qu'y jouent ce qu'on appelle les influences commerciales; et tant que nous aurons la guerre économique entre les nations nous serons menacés de la guerre par les armes. Mais du moment qu'un pays, une nation entre en relations commerciales avec un autre pays, une autre nation, il en résulte une atmosphère de cordialité réciproque qui réduit presque au minimum tout danger de guerre. Voilà à peu près tout ce que j'ai à dire touchant les observations de l'ancien ministre des Finances: elles n'étaient, en somme, qu'une répétition des arguments qu'on nous débite ici tous les jours, mois après mois,—pour remédier à la situation actuelle, prétend-on, il ne faut qu'un peu plus de protection, et tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles. Franchement je m'étonne du peu de valeur pratique des suggestions qui nous viennent de ce groupe de la Chambre.

Un mot, à présent, sur le budget déposé l'autre jour par l'honorable ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb). Je suis persuadé que jusqu'à un certain point ce budget réflète la situation actuelle du pays. La situation n'est pas très satisfaisante. Nous n'avons pas fait, depuis un an, tous les progrès que nous aurions désirés. L'exposé financier, à sa face même, porte la marque de cet état peu satisfaisant. Je pourrais commencer en le qualifiant, comme l'ont fait les journaux, de programme d'inaction, qui nous laisse exactement dans la situation où nous trouvions au commencement de l'exercice, c'est-à-dire sans aucun progrès, ni rien de changé depuis douze mois.

Nos honorables collègues qui sont à ma droite ont bien suffisamment souligné notre situation. Je m'étonne parfois qu'ils aient si peu de confiance dans les capacités de leurs compatriotes et dans le pays même. Personnellement, je ne suis pas prêt à dire que la situation est satisfaisante—loin de là—mais je ne suppose pas, un seul instant, qu'elle soit aussi mauvaise qu'on nous la représente continuellement, en disant que partout dans ce grand Dominion, ce n'est que chômage et misère. Je veux bien concéder que cela pourrait aller mieux, mais les conditions ne sont certainement pas aussi mauvaises que nos honorables collègues à ma droite ont bien voulu les dépeindre depuis le commencement de la session. Je conviens avec l'honorable député de King (M. Hughes) que même à Brantford, aujourd'hui, la situation n'est pas aussi déplorable qu'on nous l'a représentée. Le premier ministre, au cours de son discours sur l'adresse, au début de la session, a déclaré qu'à Brantford la situation était meilleure qu'elle n'avait jamais été depuis nombre d'années et il a fait remarquer en même temps qu'on avait diminué les droits de douane sur les machines agricoles. Si l'on tient compte de cela et qu'on trouve que les industries ont bénéficié de la réduction des droits sur les machines qu'elles fabriquent, on ne devrait pas hésiter à continuer dans la même voie.

Je tiens à ajouter, monsieur l'Orateur, que l'exposé financier donné à la Chambre ne représente pas exactement, fidèlement les conditions dans lequel le pays se trouve actuellement, pas plus que notre état financier. Je dirai d'abord quelques mots des différentes méthodes de comptabilité adoptées par les gouvernements qui se sont succédés. Je ferai remarquer qu'en discutant ce sujet, je parle comme le commun des mortels qui n'a aucune connaissance de comptabilité; mais il me semble que le Gouvernement ne devrait éprouver aucune difficulté à établir ses comptes de telle sorte qu'à la fin de l'an-

née la généralité des gens puisse avoir une idée exacte de l'état de nos finances nationales. On a vu, l'autre jour, le ministre intérimaire des Finances présenter ce qui était supposé être un exposé exact de notre état financier et presque aussitôt après, l'ex-ministre des Finances est arrivé avec des conclusions diamétralement contraires. S'il y a une pareille divergence à la Chambre des communes, qu'est-ce que cela doit être parmi le public? Comment le commun des mortels va-t-il savoir si l'administration du dernier exercice accuse un surplus ou un déficit? Je pense, monsieur l'Orateur, que tout cela est intentionnel. C'est fait exprès: les uns veulent peindre les choses en rose; les autres, en noir.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable collègue nous reconnaîtra au moins le mérite d'avoir exigé moins d'argent des contribuables, cinquante-deux millions de moins.

M. FORKE: Je ne veux pas faire au ministre intérimaire des Finances, ou à celui qui le critique, l'injustice de dire que leurs déclarations ne sont pas véridiques. Je suis persuadé que ce qu'ils ont dit tous les deux est vrai; mais ils ont une telle façon de manipuler les chiffres et de les présenter, en les plaçant à différents endroits et sous différents titres, que le commun des mortels confond tout et, comme je l'ai dit déjà, n'est pas plus avancé qu'auparavant.

M. JACOBS: L'honorable député veut-il rétablir les chiffres?

M. FORKE: Je vais essayer de vous communiquer mes conclusions. Je répète que je ne suis pas très versé dans la comptabilité, mais je me suis efforcé de tirer certaines déductions des exposés qui nous ont été présentés l'autre jour.

Avant d'aller plus loin, je remarque que la seule source d'augmentation des recettes a été l'impôt sur le revenu, qui a fourni une augmentation de $2,350,000. J'en suis un peu surpris et je me demande quelle en est la signification. On nous dit que le pays n'a pas été prospère, que nous n'avons pas fait les progrès qu'on désirait et, d'autre part, on nous informe que le rendement de l'impôt sur le revenu augmente.

Des VOIX: Très bien, très bien!

M. FORKE: Les honorables députés peuvent applaudir, mais je voudrais savoir la raison de cela. Le ministre intérimaire des Finances ne nous l'a pas expliqué quand il a déposé le budget; il se peut que nous l'apprenions plus tard.

M. CARROLL: Le pays est plus prospère.

[M. Forke.]

M. FORKE: Est-il plus prospère? Cela se peut, mais j'ai mes doutes (hae ma doots, comme disent les Ecossais). Diverses explications sont plausibles. Il se peut que la richesse du pays soit partagée parmi un plus petit nombre; qu'il existe plus de richesse et aussi plus de pauvreté au Canada; ainsi peut s'expliquer l'augmentation de l'impôt sur le revenu. Si c'est vrai, le fait est déplorable; c'est un état de choses dont nous ne voulons pas. J'ai souvent répété à la Chambre que la politique par nous adoptée conduisait à cette situation où nous verrions des gens plus riches et plus de pauvres. Ce que nous voulons voir au Canada c'est une richesse modeste largement répartie et une population généralement dans l'aisance. Voilà ce que nous voudrions voir. Néanmoins, j'aimerais que le ministre intérimaire des Finances nous dît ce qu'il croit être la raison de cette augmentation de l'impôt sur le revenu dans la situation actuelle du pays. Sans doute, il est vrai que le peuple canadien s'intéresse aujourd'hui beaucoup plus à l'énormité de notre dette nationale; c'est un fait qu'on ne saurait nier. Dans la rue, dans les trains, partout, vous rencontrez des gens qui expriment tout haut leur inquiétude au sujet de notre dette et qui se demandent où cela va nous conduire. Il faudra bien un jour mettre fin à nos dépenses publiques excessives; nous ne pouvons continuer à augmenter notre dette tous les ans. Il nous faut changer de tactique car il n'est pas besoin d'être prophète pour prévoir qu'un désastre futur nous attend. Nous entendons continuellement parler d'économies. J'ai presque peur de prononcer ce mot ici où il est répété si fréquemment, mais je suis porté à croire que le Gouvernement, tout comme les individus, prend l'habitude de dépenser et ne peut plus s'en débarrasser. Par conséquent, nous continuons d'année en année comme nous le faisions autrefois.

Quant à ce qui touche l'état financier, le ministre prétend que nous aurons un surplus de $5,823,162 pour l'exercice finissant le 31 de ce mois. Ce chiffre comprend les arrérages d'intérêts dûs par la Grèce et la Roumanie sur les prêts que nous leur avons consentis et qui n'étaient pas garantis, mais le sont aujourd'hui. Le ministre prétend-il que nous avons plus d'argent qu'auparavant, qu'un seul sou est tombé dans le trésor en passant cette dette d'un compte à un autre? C'est tout ce qu'on a fait. Il se peut que la garantie soit un peu meilleure, mais il faut un effort d'imagination pour montrer ces $4,162,000 comme augmentation des recettes du pays au cours de l'année écoulée. C'est un système de finances que je ne comprends pas; mais, comme je l'ai déjà dit, je n'ai nulle prétention à des connaissan-

ces particulières dans ce domaine de la comptabilité et il peut exister une autre explication. Si nous enlevons ce montant de $4,162,000 du total de $5,823,162, il neus reste encore $1,820,000 et, après tout, c'est un exposé qui nous fait honneur. Je sais que le pays s'attendait à un déficit; tout le monde comptait sur un déficit. Je l'ai entendu dire dans les rues, je l'ai lu dans les journaux et voici que le ministre intérimaire des Finances nous arrive avec un état indiquant un surplus de $1,820,000. C'est là, vraiment, une agréable surprise et j'ai été charmé d'entendre la droite applaudir lors de cette déclaration. Je me demande si c'est vrai et si je ne vais pas me créer des ennuis en essayant de comprendre quelque chose aux finances du pays. Je remarque que, après la lecture de quelques autres articles par le ministre intérimaire des Finances on a entendu parler de quelque chose comme un déficit de 13 millions. Je ne comprends pas bien cela. L'ex-ministre des Finances a passé les comptes en revue et nous a dit que nos dépenses étaient de 360 millions et nos revenus de 344 millions et il en a conclu à un déficit de $16,204,000 sur les affaires de l'année. Comment un homme ordinaire peut-il comprendre quand nous voyons les deux autorités en finances de la Chambre en désaccord aussi complet au sujet de notre situation?

Il y a un autre article sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre. Le budget de l'exercice 1924-1925 était de $329,086,305.97. Le ministre dit que les dépenses à la fin de l'exercice, le 31 mars prochain, seront de 319 millions. Il y a une différence de 10 millions entre ce que seront les dépenses et les prévisions du commencement de l'exercice. Voilà qui est très intéressant; une économie de 10 millions. Le Gouvernement estime que nos dépenses, en chiffres ronds devraient être de 329 millions et voilà que nous pourrons nous en tirer avec 319 millions. J'espère que le ministre nous expliquera comment cette économie de 10 millions a été accomplie, ce qui nous apprendrait quelque chose en matière d'épargne. Il faut que le Gouvernement ait économisé pour dépenser autant de moins qu'il n'avait prévu après une estimation soignée au commencement de l'année. S'il arrivait que la dépense à la fin de l'année fût aussi considérable que l'estimation faite au commencement, nous nous trouvions en déficit de 5 à 7 millions. Ce sont là quelques-uns des points qui m'ont paru difficiles à comprendre en examinant l'exposé financier.

Je passe aux dépenses relatives aux chemins de fer Nationaux. Durant l'année, le Gouvernement a endossé 81 millions d'obligations du National-Canadien et le total des obligations de l'année s'élève à quelque chose comme 118 millions. Cela peut s'appeler une dette indirecte, c'est le terme employé par le ministre des Chemins de fer, ce qui signifie que le pays ne la doit pas directement. Mais qui est le propriétaire des chemins de fer Nationaux si ce n'est le peuple canadien qui devra payer cette dette un jour. C'est là un fait. Ce n'est pas par plaisir que je l'affirme, mais je ne vois pas l'avantage de chercher à nous abuser à ce sujet. Il vaut mieux nous représenter la situation telle qu'elle est et y chercher un remède. Voilà à peu près tout ce que je veux dire pour le moment de l'aspect financier. J'ai dit en commençant que j'étais peu versé dans la finance et la comptabilité, mais sincère, et ce sont là quelques déductions que je fais du discours du ministre intérimaire des Finances. J'espère qu'elles pourront être modifiées—mais je crois qu'elles sont conformes aux faits.

A propos des chemins de fer Nationaux canadiens, je voudrais proposer quelque chose maintenant. Ce n'est rien de nouveau, la même idée a déjà été émise en cette Chambre. Je crois que tous les intéressés se trouveraient mieux d'une diminution du capital qui ramènerait celui-ci à la valeur réelle du réseau. Je ne vois aucun avantage à conserver une capitalisation fictive. Cela décourage l'administration, et entretient une fausse idée: la réduction du capital nous permettrait de nous rendre compte exactement des possibilités de rapport de nos chemins de fer Nationaux, et il est fort probable que l'exploitation pourrait acquitter les frais obligatoires de 40 millions dans quelques années. Nous envisageons tous l'avenir avec confiance et nous espérons que ce réseau avant longtemps sera un actif au lieu d'une charge pour le pays. Nous pouvons être fiers de nos deux réseaux de chemins de fer. Le National-Canadien en est un bon, et j'espère que nous nous enorgueillissons tous du Pacifique-Canadien. Je ne voudrais pas que l'on crût à l'extérieur qu'un seul membre de cette Chambre est mal disposé à l'égard du Pacifique-Canadien. Le succès de cette entreprise intéresse autant le pays que le succès du National-Canadien. Un malheur qui arriverait au Pacifique-Canadien serait un désastre, une calamité. Mais l'on peut offrir des conseils aux administrateurs de ces deux réseaux. Par exemple, cela non plus n'est pas nouveau, ce serait une bonne chance si quelqu'un pouvait réunir le président Beatty du Pacifique-Canadien et sir Henry Thornton du National-Canadien, et leur faire comprendre qu'il est temps de mettre fin à certaines dépenses causées par la duplication des services sur les deux lignes. Nous ne

sortirons pas de l'impasse où nous nous trouvons aujourd'hui en continuant de croire que les deux compagnies doivent s'arracher la clientèle qu'importe les conséquences. Je suis sûr que si les chefs de ces entreprises voulaient s'entendre, il en résulterait une économie considérable. Je crois que le Pacifique-Canadien, anxieux comme il l'est de réaliser des profits, serait disposé à coopérer dans ce sens et qu'une entente semblable serait à l'avantage des deux entreprises et du pays. A défaut de cela, je serais disposé à examiner la proposition de l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) relative à la fusion des deux réseaux. Cela peut paraître chimérique actuellement, mais n'oublions pas que l'honorable député de York-Sud a déjà émis des idées qui, toutes irréalisables qu'elles semblaient alors, sont passées dans la pratique ensuite. La réalisation ultérieure de son projet est donc du domaine des choses possibles. Chose certaine, la situation actuelle ne peut pas continuer. L'on a dit parfois que le remède était dans l'augmentation de la population qui fournirait plus de trafic aux chemins de fer. Voilà une solution. Mais il me semble que les chemins de fer peuvent s'exploiter plus économiquement qu'ils ne le sont. Cependant, la situation est grave et il va falloir recourir aux grands remèdes; et les adversaires de la nationalisation des chemins de fer ne peuvent tirer aucune satisfaction de l'état de choses actuel. Même si nous vendions les chemins de fer Nationaux maintenant, quelqu'un croit-il que le prix égalerait la capitalisation actuelle? On les vendrait à leur valeur réelle et le pays serait encore forcé de porter le fardeau que comporte cette surcapitalisation; il lui faudrait payer l'intérêt accumulé sur les obligations que l'on a vendues pour les construire. Ainsi, si nos chemins de fer passaient aux mains de compagnies privées, nous ne serions pas libérés sous ce rapport.

Je désire maintenant dire quelques mots au sujet du tarif. L'honorable représentant de King (M. Hughes) a, je crois, exprimé plusieurs des sentiments que je pourrais exposer, et je me demande s'il est possible de dire quelque chose de nouveau à ce sujet. Cette question a été débattue si souvent sous tous ses aspects que, peut-être, mes propres vues ont déjà été très bien exposées. Cependant, je ferai quelques remarques à ce sujet. J'ai ici la correspondance échangée entre le ministre du Commerce (M. Low) et M. H. G. Nickerson, de Prince-Rupert (C.-A.). Cette correspondance traite de l'achat de ciment. Il semble exister au ministère du Commerce un règlement qui porte que dans le cas où une compagnie présente une soumission pour la vente de ciment et qu'une compagnie étrangère présente également la sienne, même à des conditions plus favorables, la décision finale en la matière est laissée au ministre du Commerce. Il est libre de rendre la décision finale quant aux spécifications et quant à la qualité du ciment qui entrera dans la construction d'édifices ou de cales sèches, comme il l'a fait, je suppose, en cette circonstance-ci. Je n'ai pas l'intention de lire la correspondance, dont on parlera probablement au cours du débat, mais cette correspondance prouve que l'on aurait pu effectuer de fortes économies dans l'achat de ce ciment si on l'avait acheté en Angleterre ou en Belgique et la qualité en aurait été absolument la même que celle du ciment qu'a fourni la compagnie Canada Cement. Mais on a refusé ces autres soumissions; les cahiers des charges ne les admettait pas. Cet état de choses ne peut se perpétuer. Lorsqu'une compagnie de ciment de ce pays jouit d'un tarif de 8c. le sac sur son produit, elle devrait se contenter de cette protection et devrait subir la concurrence sans autre privilège spécial du département ou de tout autre source. Je mentionne ce point en passant seulement; nous avons ici les faits, et j'ai toute la correspondance échangée entre le ministre et la compagnie, qui semble croire qu'elle a raison de se plaindre.

Ce groupe de la Chambre, du moins, espérait que le budget actuel apporterait des réductions sur les denrées essentielles pour les classes populaires. On a souligné ce point à maintes reprises dans cette Chambre l'an dernier. On fit remarquer que tout en étant des plus satisfaits d'une réduction sur les instruments de production, nous tenions encore davantage à certaines réductions sur les denrées essentielles aux masses populaires, et nous avions espéré des mesures en ce sens au cours de la présente session. Si la Chambre me le permet, je vais citer certains passages de discours qu'a prononcés le premier ministre (M. Mackenzie King) en 1921. Quelques-uns de ces passages sont tirés des débats. Par exemple, le premier ministre a déclaré que le principe que suit son parti c'est d'augmenter la production afin de réduire le coût de l'existence tout en tenant compte et du producteur et du consommateur. Le 7 octobre, parlant à Halifax, d'après le compte rendu du *Halifax Chronicle,* il dit:

> Le droit sur les instruments de production et sur les denrées essentielles doit être léger. Dans la révision du tarif, nous tiendrons d'abord compte de la famille et de ses besoins.

Le 13 mars, à Moncton, d'après le compte rendu du *Daily Times,* il s'exprimait ainsi:

La réduction du tarif sur les instruments de production était d'importance vitale, tout comme la réduction sur les denrées essentielles et sur les articles de ménage.

A Saint-Jean, d'après le compte rendu du *St. John Herald,* le premier ministre déclara:

L'impôt sur les denrées essentielles doit être faible. Les libéraux se proposent de réviser le tarif en ce sens.

Je passe maintenant dans Ontario. Parlant à Sarnia, d'après le *Times* du 2 novembre, le premier ministre a dit:

L'impôt sur les instruments de production doit être aussi léger que possible. Le même principe s'applique à certaines denrées essentielles, la nourriture, le vêtement, et le reste, et les masses populaires ne devraient pas être surchargées d'impôts sur ces articles de première nécessité.

A Sudbury, il parla dans le même sens. Il prêcha l'exemption, autant que possible, des impôts pour les instruments de production et dit que les denrées essentielles devraient être également exemptes d'impôts dans la plus grande mesure possible. A Port-Arthur, il déclara que le parti libéral était en faveur d'une politique de réduction du tarif de façon à réduire les impôts sur les denrées essentielles et sur les instruments de production.

A Pembroke, à Gananoque, à Calgary, à Edmonton et en bien d'autres endroits le premier ministre a prêché la nécessité de réduire les taxes sur les articles de première nécessité. Mais le coût de la vie n'a pas été réduit. Quelque honorable député va-t-il dire aujourd'hui que le coût de la vie est plus bas qu'il ne l'était, sur toute la ligne? Il ne l'est pas. Je l'ai dit souvent, le Canada est l'un des pays du monde où la vie coûte le plus cher. Voilà une des sources de nos difficultés; c'est la cause de la dépression industrielle et commerciale que nous déplorons aujourd'hui. J'ai dit maintes fois que la vie coûte tellement cher que les gages élevés qu'il faut payer ont pour résultat l'augmentation du coût de la production, de sorte que les produits de nos manufactures ne peuvent faire concurrence à ceux des autres pays où le coût de la vie est plus bas.

Des honorables députés siégeant à ma droite parlent du niveau inférieur de l'existence dans la métropole. Au lieu de dire cela, je dirais plutôt que ce qui est inférieur dans la métropole, c'est le coût de la vie. Je doute beaucoup que la classe ouvrière de la métropole vive moins confortablement que la classe cuvrière du Canada aujourd'hui. Il est aisé de dire: "Le genre de vie inférieur en Angleterre." Je crois qu'on est porté à exagérer la situation qui règne là-bas. Quant à moi, je nie que cela soit; je doute beaucoup que nos travailleurs de Brantford, de Toronto, de Hamilton ou d'aucun autre centre manufacturier du Canada vivent mieux que la grande masse de la classe ouvrière de Grande-Bretagne.

M. CARROLL: L'honorable député dira-t-il que le coût de la vie est aujourd'hui aussi élevé qu'il l'était en 1921, alors que le très honorable premier ministre faisait ces déclarations?

M. FORKE: Monsieur l'Orateur, je crois que la différence est bien minime. Les prix de quelques articles ont baissé, mais la grande masse des denrées employées dans la maison ne se vendent pas beaucoup meilleur marché actuellement.

Je désire maintenant parler de certains états de choses que l'on remarque dans l'Ouest, car je crois que tout le Dominion bénéficie de la prospérité de l'Ouest. Il faut que les produits de cette région trouvent un débouché à l'extérieur. Les arguments que nous avons entendus quant aux Provinces maritimes s'appliquent à l'Ouest. Il n'est pas sous le soleil de système protecteur qui puisse aider aux provinces des Prairies, et je serais porté à croire qu'un bon nombre de fermiers des provinces centrales ne bénéficient pas beaucoup de la protection. Il y a deux facteurs à considérer pour la prospérité des provinces de l'Ouest: le tarif et le transport. Je reconnais que peut-être la plus importante question que nous ayons devant la Chambre en ce moment est celle du transport. Il faut que nos difficultés de transport soient réglées au cours de cette session du Parlement. Le Gouvernement ne saurait éluder ce problème et il est en conséquence de première importance qu'il soit réglé convenablement. Quant au tarif, nous désirons l'améliorer. Mais c'est une question qui viendra probablement l'an prochain, je crois que telle est présentement l'opinion de la Chambre. Un certain groupe n'est pas satisfait du tarif dans un sens et un autre groupe est aussi mécontent dans l'autre sens. Nous aurons à débattre cette question ailleurs et nous reviendrons en cette Chambre pour la régler peut-être d'une façon plus décisive qu'elle ne l'a été depuis un grand nombre d'années.

On a dit ce soir que nos manufactures ne peuvent faire concurrence à celles de l'étranger, et l'on a parlé de la main-d'œuvre peu rémunérée en Europe d'un côté, et de la main-d'œuvre chèrement payée aux Etats-Unis de l'autre, deux points de vue absolument différents. Le fait est que, tant que nous ne nous débarrasserons pas de l'idée que nos manu-

factures ne peuvent faire concurrence à celles de l'étranger, elles n'atteindront jamais, je crois, un certain degré de prospérité. Nos manufacturiers pourraient réussir s'ils voulaient comprendre leur situation. Cette chose a été répétée si souvent que nos industriels se sont presque convaincus qu'ils ne peuvent faire concurrence à leurs rivaux des autres pays. Mais la bataille est déjà perdue quand un homme se met dans la tête qu'il ne peut lutter avec son voisin. Tant que nous verrons nos manufacturiers venir à Ottawa pour réclamer plus de protection pour leurs industries, nous trouverons que leurs manufactures ne sont ni outillées ni administrées comme elles devraient l'être. En un mot, ils cherchent de l'aide en ne s'adressant pas à bonne enseigne.

Le fardeau des taxes pèse aujourd'hui lourdement sur les épaules du peuple. Les taxes fédérales, provinciales et municipales réunies constituent un poids très lourd. Voilà ce qui, je crois, plus que tout autre facteur, nous a retenus en arrière. Il est vrai que la douane, comme le premier ministre nous l'a répété maintes fois, est une partie de notre système de taxes, et une partie considérable. Si nous voulons réussir dans ce Dominion, nous devons nous occuper d'industries où nous puissions faire concurrence aux étrangers avec succès, où nos énergies nous donneront les plus grands résultats économiques. Nous pourrions commencer à faire la culture des oranges si nous avions une protection complète et si le climat le permettait. Mais ne serait-ce pas le comble de la folie?

Ces réflexions s'appliquent aux marchandises que les étrangers peuvent produire à meilleur compte que nous. Pourquoi ne pas consacrer nos énergies aux industries où nous pouvons soutenir la concurrence avec les autres pays et qui nous permettraient de réaliser des gains considérables? L'échange des marchandises peut être avantageux pour les deux pays intéressés. Trop souvent l'on semble croire, dans le commerce, que l'un doit être avantagé au détriment de l'autre. Il n'est pas nécessaire qu'il en soit ainsi. L'échange des marchandises, et parfois des idées, est louable et peut être avantageux pour les deux intéressés. Je suis disposé à admettre qu'il est aussi absurde d'importer des marchandises que nous pouvons produire aussi bien que tout autre pays que de continuer à fabriquer des marchandises que nous ne pouvons fabriquer avec profit.

M. MACLEAN (York-Sud): L'honorable chef du groupe progressiste me permettra-t-il une question? Il dit que, si nous pouvous fabriquer un article aussi bien qu'un autre pays, nous aurons du succès. La culture maraîchère, que l'on pratique dans mon comté, est une industrie que je signale à l'attention de mon honorable ami. Ceux qui s'en occupent peuvent produire à aussi bon compte qu'aux Etats-Unis, mais à cause de la saison plus hâtive en ce dernier pays, les maraîchers américains s'emparent du marché canadien et, en conséquence, nos propres maraîchers subissent chaque année de lourdes pertes. Il me semble qu'ils ont droit à la protection, et ils le pensent aussi. Leurs ennuis viennent de la différence entre les climats et non pas de ce que mon honorable ami a mentionné.

M. FORKE: Mon honorable ami parle du climat. Il a touché le point délicat. Si notre climat ne se prête pas aussi bien qu'aux Etats-Unis à la culture des primeurs, il serait préférable d'abandonner aux Américains cette forme de culture.

M. MACLEAN (York-Sud): Il s'agit de la saison plutôt que de climat et l'honorable député imposerait un fardeau sur ceux qui souffrent de ce désavantage.

M. HOCKEN: Est-ce du patriotisme, au point de vue canadien?

M. FORKE: Pourquoi pas? Monsieur l'Orateur, les arguments avancés par mes honorables amis me surprennent parfois. Nos ouvriers qui fabriquent les marchandises jouissant de la protection consomment très rarement les articles de luxe très dispendieux que l'on importe des Etats-Unis. Est-ce chez les ouvriers que l'on mange des radis ou des fraises comme primeurs?

Un DEPUTE: Non.

M. FORKE: Alors, pourquoi réclamer si énergiquement au nom de l'ouvrier? Si ceux qui réclament la protection pour les ouvriers cessaient d'acheter ces articles de luxe, l'ennui disparaîtrait en peu de temps.

L'hon. M. STEVENS: Un chou est-il un luxe?

M. FORKE: Si vous demeuriez dans l'Ouest, vous verriez que c'est parfois un luxe. Nous avons entendu un discours fort éloquent sur les ennuis des Provinces maritimes. Très souvent j'ai entendu en Chambre des plaintes au sujet du commerce languissant des ports d'Halifax et Saint-Jean. Quand un navire arrive dans l'un de ces ports avec une cargaison d'une valeur de $100,000, on le force à verser $20,000 d'impôts, sous forme de droits d'entrée. Monsieur l'Orateur, je ne pense pas qu'on puisse assurer le progrès du commerce des ports maritimes tant que l'on

imposera ces taxes, car le tarif imposé aux cargaisons équivaut à une taxe.

La plupart des difficultés financières que nous subissons de nos jours ne tiennent pas, à mon sens, à la stagnation du commerce ni à un manque de protection, mais plutôt à la diminution du pouvoir d'achat du consommateur canadien; ce dernier ne peut acheter nos produits. C'est, me semble-t-il, la cause principale de nos ennuis. Je me demande quel gain réaliserait le manufacturier s'il ne pouvait écouler sa production. J'ai dit l'autre jour que nos embarras ne tiennent pas au problème de la production; l'on peut dire, sans danger de se tromper, que nos usines produisent en six mois, suffisamment pour satisfaire aux besoins du peuple canadien pendant une année. L'ennui vient de ce que nous ne trouvons pas de débouchés à nos marchandises, à mesure de leur fabrication. Mes honorables amis du parti conservateur me diront: pourquoi acheter des marchandises américaines? J'illustrerai ma pensée par un exemple. Supposons une mère ayant cinq ou six enfants et un revenu modique, et qui tente de calculer ce qu'elle peut acheter avec ses ressources pour pourvoir aux besoins de sa famille. Je vous assure qu'elle se préoccupera fort peu de savoir si les marchandises sont de fabrication canadienne, si elle peut acheter à meilleur compte des marchandises de fabrication étrangère. Il est peut être fort beau d'exprimer des sentiments sublimes, mais quand on descend aux réalités de la vie, il ne s'agit plus que de se procurer les choses essentielles à l'existence. On ne réussira à faire acheter les marchandises de fabrication canadienne que si l'on a d'autres motifs que la patriotisme.

Je désire faire connaître à mes amis des centres industriels ce que font les agriculteurs de l'Ouest.

J'ai déclaré catégoriquement que la protection ne pouvait être d'aucun secours pour l'Ouest. Le député de King (I. P.-E.) (M. Hughes) a aussi déclaré que s'il en était toujours ainsi, si on élevait encore le tarif protecteur, la population des Provinces maritimes ne pourrait se maintenir avec succès; de même a-t-il dit de l'Ouest J'ignore si nous pourrons plus que les Provinces maritimes continuer à subir ce tarif, mais je sais bien qu'il y aura du mécontentement. Les agriculteurs de l'Ouest, aujourd'hui, s'intéressent de plus en plus à la situation de leur industrie. Ils tâchent de découvrir le genre de culture qui leur serait plus avantageuse et la plus appropriée à la nature du sol. Ils étudient les méthodes de vente coopérative et ils prennent tous les moyens de supprimer des dépenses inutiles, de cultiver et de vendre leurs produits aux meilleures conditions économiques. Ils ne passent pas leur temps dans l'inactivité et à geindre. En attendant, ils tirent le meilleur parti possible de la situation, et c'est ce que je conseillerais de faire à quelques uns de nos manufacturiers. Qu'ils fassent comme les agriculteurs de l'Ouest plutôt que de passer leur temps en quête de secours. Qu'ils s'efforcent de trouver un remède contre leurs maux dans l'intervalle et qu'ils s'emploient à supprimer les obstacles qui s'opposent à la réalisation de leurs vœux.

Je remarque que le discours du ministre intérimaire des Finances annonce la création d'une commission du tarif. J'ignore ce que sera exactement cette commission. Je n'ai que ma propre opinion à exprimer à ce sujet; mais j'ai l'espoir qu'on n'en fera pas une commission permanente établissant un tarif scientifique dont le Gouvernement pourra se prévaloir. On peut fort bien avoir une enquête pour se renseigner sur le sujet, mais en fin de compte, la responsabilité de l'établissement du tarif doit rester au Gouvernement. Je n'exprime là que mon opinion personnelle; je ne sais ce que penseraient mes électeurs sur cette question.

Pour terminer, je désire corroborer certaines vues exprimées par le ministre suppléant des Finances. Nous habitons un pays qui se prête au régionalisme. Pour reprendre les termes employés en cette enceinte ce soir, je dirais qu'aucun pays n'est moins en état que le nôtre de subir un régime de protection, pour cette raison même de la diversité des intérêts, parce que sa superficie est trop partagée entre des groupes de mentalité différente, et parce le régionalisme a trop de chances de se développer. Il n'y a, précisément, qu'un seul moyen de surmonter cette difficulté, un unique moyen d'empêcher de se propager le régionalisme: c'est d'asseoir notre politique sur des bases d'équité et de justice, en faveur de tous les groupes de la nation.

Je regrette fort, que dans le présent budget, le Gouvernement n'ait pas jugé à propos de remplir ses promesses. Je me demande s'il n'a pas le courage de faire honneur à ces promesses. Que se passe-t-il? Pourquoi n'arbore-t-il pas ses couleurs et ne lie-til pas son sort à cette politique? S'il en agit ainsi il y aura encore assez d'électeurs pour l'appuyer. Il sera en sûreté, où il est, si seulement il veut faire un pas de plus en avant. A ma droite nous avons un parti dont le principe politique est un régime protecteur élevé. On ne lui connaît pas d'autre doctrine, d'après lui tous nos problèmes vont se résoudre à l'aide de ce principe. Jamais le peuple canadien ne se ralliera à cette doctrine et, pour toujours mes honorables amis resteront dans les froides ré-

gions de l'opposition s'ils persistent à prêcher cette doctrine. Je parle sans animosité, je crois connaître quelque chose de l'état d'esprit du peuple de ce pays.

L'hon. M. STEVENS: C'est là un conseil de père.

M FORKE: Rappellerais-je à mon honorable ami que Vancouver-Centre ce n'est pas tout le Canada?

M. HOCKEN: Pas plus que ne l'est le Manitoba.

M. FORKE: Alors, quant à moi, je vais arborer mes couleurs et quoiqu'il arrive, je m'en tiendrai à la politique que j'estime être la seule qui s'impose. Monsieur l'Orateur je propose, par voie de sous-amendement:

Que tous les mots après "décide que" dans l'amendement, soient retranchés et remplacés par les suivants:

La Chambre regrette que le budget présenté par le ministre intérimaire des Finances démontre que l'on a accepté de faux principes en matière de finance publique, qu'il ne diminue point le fardeau de contributions indirectes et qu'il prouve que l'on n'a pratiqué aucune économie importante dans les dépenses de l'Etat, ni adopté la politique fiscale énoncée de temps à autre par le parti libéral;

Que la politique protectionniste conservée dans le budget actuel a beaucoup accru le coût de la vie et de la production, n'a pas réussi à donner un revenu suffisant, ni à empêcher la dépression dans le commerce et l'industrie;

Et, en outre, que la révision des annexes du tarif, basée sur les besoins du revenu, au lieu des principes protectionnistes, aurait dû être faite il y a longtemps et devrait se faire immédiatement afin de réduire le coût de la vie et de placer nos industries sur une base permanemment saine.

M. l'ORATEUR: Au sujet de cette motion je désire rappeler à la Chambre qu'il y a deux ans j'ai décidé que sur la motion "demandant que l'Orateur quitte le fauteuil et invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens", un seul amendement pouvait être présenté. A ce propos je vais citer Bourinot, page 420:

On ne peut proposer qu'une seule motion par amendement sur la proposition invitant "l'Orateur à quitter le fauteuil". (g) Si l'amendement est rejeté, une discussion peut avoir lieu sur d'autres questions, mais on ne peut pas proposer d'autre motion. Si l'amendement est retiré, il est toutefois permis de présenter sur le champs un autre amendement.

Et au bas de la page les honorables messieurs trouveront la note suivante (g):

Cette restriction est particulière aux Communes du Canada.

En cette circonstance, il y a deux ans, j'ai cité les décisions rendues par M. l'Orateur Smith et M. l'Orateur Wallbridge, avant la Confédération, par M. l'Orateur Cockburn, M. l'Orateur Anglin, M. l'Orateur Rhodes, mon prédécesseur immédiat, et aussi les opinions exprimées par sir John Macdonald, l'honorable Alexander Mackenzie, l'honorable Edward Blake et M. Holton qui, de son temps et dans sa génération passait pour la meilleure autorité en procédure parlementaire. Tous reconnaissent qu'à une motion de la nature de celle que soumet à la Chambre le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) on ne peut proposer qu'un amendement. Je me rends compte, toutefois, comme je l'ai fait il y a deux ans, que la composition de la Chambre a changé depuis. Il n'y avait alors que deux partis réguliers, le parti ministériel et l'opposition, le parti conservateur et le parti libéral. J'ai signalé que la même question se posa au parlement anglais à propos du parti irlandais qui était fort en vue, et que l'Orateur des Communes anglaises n'avait reconnu que deux partis, le parti ministériel et l'opposition. Aujourd'hui, une situation semblable existe en Angleterre. Il y a trois groupes, le parti conservateur ou unioniste, le vieux parti libéral et le parti travailliste qui, depuis quelques années, a acquis une grande importance dans la politique anglaise. Cependant, l'Orateur ne veut pas reconnaître des groupes seulement des partis, le parti au pouvoir et le parti de l'opposition.

Je puis ajouter que cette année la Chambre a jugé bon—et je le mentionne parce que c'est à contre-cœur que je rejette un amendement présenté par un groupe aussi important que celui dont l'auteur du sous-amendement est le représentant,—de nommer un comité spécial en vue de reviser les règlements parlementaires. Ce comité étudie toutes les questions relatives aux règlements. Nous avons tenu deux ou trois séances, déjà, nous en tiendrons deux autres, la semaine prochaine, et siégerons probablement toutes les semaines durant la session. Toutes les questions de ce genre nous seront soumises et il est peut-être possible de modifier notre procédure. Ensuite, si des questions comme celles-ci surgissent à une autre session, l'Orateur aura peut-être la faculté d'accorder à un groupe parlementaire le droit de proposer un amendement exposant ses opinions sur les questions fondamentales du jour.

Je décide donc encore une fois que le sous-amendement est irrégulier. Comme de raison, il est toujours permis d'en appeler d'une décision de l'Orateur, et je m'empresse de dire que l'Orateur se conformera toujours à l'opinion exprimée par la Chambre et ne s'offensera pas si quelqu'un en appelle de sa décision.

M. KENNEDY (Glengarry-Stormont): Monsieur l'Orateur, relativement à la décision que vous venez de rendre, permettez-moi de dire que j'ai le plus grand respect pour votre science de la procédure et des coutumes parle-

mentaires, et aussi pour les autorités que vous invoquez à cet égard. Votre décision et les décisions de même genre rendues au cours des sessions antérieures ne reposent pas tant, je le comprends ainsi, sur une règle particulière de cette Chambre, que sur des précédents et des pratiques survenus dans les années passées et implantés comme des traditions et des coutumes reconnues que nous devons suivre. Mais permettez-moi de signaler ce que vous avez déjà souligné, monsieur l'Orateur, qu'il existe maintenant dans la Chambre, et depuis cinq ou six ans, un état de choses qui n'existait pas quand ces coutumes se sont établies. Pour cette raison et aussi parce que la teneur de l'amendement présenté par mon honorable chef (M. Forke), par comparaison avec ce que propose le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) ou l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton), commande toute ma confiance et mon respect, j'aurais souhaité qu'après avoir pris son sous-amendement en considération, vous eussiez permis de le mettre aux voix. Je suis toutefois sensible à l'espoir que vous nous faites entrevoir d'avoir dans l'avenir la faculté de présenter des sous-amendements de cette nature. Si je puis le faire sans paraître manquer de courtoisie envers vous, monsieur l'Orateur, j'aimerais à en appeler à la Chambre, de la décision que vous venez de rendre.

M. HOEY: Il me paraît peu douteux qu'à s'en tenir à la lettre...

M. l'ORATEUR: Je fais observer à l'honorable député que sur un appel il ne saurait y avoir de discussion.

La question étant posée comme suit:

L'Orateur ayant déclaré irrégulier le sous-amendement présenté par M. Forke appuyé par M. Hoey, M. Kennedy (Glengarry et Stormont) en appelle de cette décision.

La décision de monsieur l'Orateur, mise aux voix, est confirmée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Church,
Baldwin,	Clark,
Baxter,	Déchêne,
Béland,	Delisle,
Benoît,	Denis (Joliette),
Binette,	Denis (St-Denis),
Black (Halifax),	Desaulniers,
Black (Yukon),	Descoteaux,
Boucher,	Deslauriers,
Bourassa,	Dickie,
Bowen,	Doucet,
Cahill,	Drayton (sir Henry),
Cannon,	Duncan,
Carroll,	Euler,
Carruthers,	Fafard,
Casgrain,	Fiset (sir Eugène),
Chaplin,	Fontaine,
Charters,	Forrester,
Chevrier,	Fortier,
Chisholm,	Fournier,
Garland (Carleton),	Meighen,
Gordon,	Motherwell,
Grimmer,	Munro,
Hammell,	Murdock,
Hanna,	Neill,
Hanson,	Ouimet,
Harris,	Papineau,
Hatfield,	Pelletier,
Healy,	Pouliot,
Hocken,	Preston,
Hubbs,	Prevost,
Hudson,	Putnam,
Hughes,	Rankin,
Hunt,	Raymond,
Jacobs,	Rhéaume,
Jones,	Robb,
Kay,	Robichaud,
Kelly,	Robinson,
King (l'hon. J. H.),	Robitaille,
King, Mackenzie (York),	Ryckman,
Ladner,	St-Père,
Lanctôt,	Savard,
Lapierre,	Séguin,
Lavigueur,	Senn,
Logan,	Shaw,
Lovett,	Simpson,
Mackinnon,	Sinclair (Oxford),
MacLean (Prince) (I.P.-E.),	Sinclair (Queens) (I.P.-E.),
Maclean (York),	Snowball,
McGiverin,	Spence,
McIsaac,	Stevens,
McKay,	Stewart (l'hon. Ch.),
McKillop,	Stewart (Hamilton),
McMaster,	Stewart (Leeds),
McMurray,	Stirling,
Manion,	Stork,
Marcile (Bagot),	Sutherland,
Marler,	Vien,
Martell,	White,
Maybee,	Wilson.—120.

ONT VOTE CONTRE

MM.	MM.
Bancroft,	King (Huron),
Black (Huron),	Knox,
Brethen,	Leader,
Caldwell,	Lewis,
Davies,	Lovie,
Drummond,	Lucas,
Elliott (Dundas),	McBride,
Evans,	McConica,
Findlay,	McDonald (Témiskaming),
Forke,	McTaggart,
Gardiner,	Millar,
Good,	Milne,
Gould,	Pritchard,
Halbert,	Reed,
Hodgins,	Ross (Simcoe),
Hoey,	Sales,
Hopkins,	Sexsmith,
Humphrey,	Speakman,
Jelliff,	Steedsman,
Johnston,	Stewart (Humboldt),
Kellner,	Thurston,
Kennedy (Edmonton),	Wallace,
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),	Ward,
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),	Warner,
	Woods,
	Woodsworth.—50.

M. BALDWIN: Monsieur l'Orateur, quand on se représente en esprit les vastes espaces non occupés du Canada et que l'on s'arrête aux conflits d'intérêts qui surgissent de temps à autre, on se demande ce qui arriverait si tout le Dominion était habité, y compris l'im-

mense vallée du Mackenzie, le territoire septentrional de Franklin et toutes les régions qui entourent la baie d'Hudson.

Durant le discours du chef progressiste (M. Forke) quelqu'un a demandé si l'on devait permettre l'importation libre des légumes, des fraises et autres fruits des Etats-Unis. Personnellement, je suis en faveur de l'encouragement à donner à nos produits et de mesures protectrices pour nos industries. Le Canada peut produire des fraises en abondance; les pommes de terre récoltées en octobre peuvent durer jusqu'à la saison suivante. Pourquoi donc importerions-nous ces denrées du pays voisin à des prix fabuleux?

L'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) a cherché à faire naître un doute sur l'exactitude de l'exposé financier du ministre actuel. Pour ma part, je préfère croire à la véracité de l'état présenté par notre ministre, et vérifié par deux des experts comptables les plus distingués du pays.

On s'en prend aux chemins de fer pour expliquer l'affaiblissement de la situation financière du Canada. Qui est responsable de cet état de choses? Si l'Etat, est embarrassé de la gestion des réseaux ferrés, qui l'a voulu? C'est le parti conservateur. Je me souviens que nous avons résisté à ses projets pendant des mois. L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) est un de ceux qui les ont le plus ardemment combattus. Je le répète donc, le présent Gouvernement n'est pas à blâmer pour l'imbroglio des chemins de fer. Cependant, du moment qu'il a eu les épaules chargées de cette responsabilité, le premier ministre (l'hon. Mackenzie King) a fouillé l'univers entier afin de découvrir l'homme qui pourrait remettre de l'ordre dans ce chaos; or, en s'assurant les services de sir Henry Thornton, il a mis la main sur le meilleur expert en matière de chemins de fer qu'il fut possible de trouver. L'optimisme de sir Henry Thornton, son habileté dans les affaires et ses excellentes qualités administratives auront les meilleurs résultats en ce qui regarde le réseau National-Canadien. Le puissant magnétisme qui se dégage de sa personne ainsi que les appels émouvants qu'il a faits à la loyauté des employés des chemins de fer Nationaux, pour qu'ils donnent au public un service efficace et courtois, ont déjà porté leurs fruits. Et la conséquence, c'est que les employés du réseau national sont même plus loyaux que le personnel de la compagnie du Pacifique-Canadien. Mes honorables amis de la gauche soulèvent constamment le cri de la protection et ils peignent sous les couleurs les plus éclatantes les résultats qui découleraient de l'adoption de leur programme. Autrefois, dans chaque hameau et chaque village du continent américain, il y avait un personnage unique,—un original fantasque et capricieux,—qui inventait des histoires fantaisistes et les racontait en les mimant. A force de raconter ces histoires, il finissait par y ajouter foi lui-même. Or, c'est passablement là l'attitude du parti conservateur. Mes honorables amis proclament si souvent et si formellement que le Gouvernement néglige de fournir la protection nécessaire à notre population industrielle, qu'ils en sont arrivés au point de le croire eux-mêmes.

Pour ne citer qu'un exemple, lors de la diminution des droits sur les instruments nécessaires à l'exploitation des industries fondamentales du Canada, les honorables membres de l'opposition ont prétendu que ces industries avaient reçu un coup mortel et qu'elles seraient irrémédiablement acculées à la faillite. Or, si mes renseignements sont exacts, la compagnie Massey-Harris a versé un dividende à ses actionnaires pour la première fois depuis nombre d'années. Cet indice de prospérité ne concorde guère, semble-t-il, avec les sombres prédictions du parti conservateur. De plus, si j'ai bien compris, les fabriques de la Dominion Textile Company du Canada fonctionnent jusqu'à concurrence de 90 p. 100 de leur rendement. Je relève cette admission importante dans l'édition du *Financial Times* du 13 février dernier. Maintenant, si nous ajoutons à cette constatation cette autre que les filatures de la Nouvelle-Angleterre ne fonctionnent qu'à moins de 40 p. 100 de leur rendement, n'est-ce pas là l'indice que nos fabriques sont assez prospères?

L'année dernière, voyant mon attitude au sujet du remaniement de notre tarif douanier, les administrateurs de certaines grandes compagnies allèrent jusqu'à déclarer: "Si Baldwin essaie encore de se mêler de politique, il verra ce qui lui arrivera". Or, lorsque Baldwin adopte une attitude, il n'y va pas par quatre chemins, il arbore carrément ses couleurs en toute franchise.

J'ai pour mission ici de défendre les principes du libéralisme, tels qu'ils ont été formulés par le chef du présent Gouvernement. Qui pourrait douter de la sagesse dont la convention libérale de 1919 fit preuve lorsqu'il s'est agi du choix d'un chef? On a reproché au parti libéral de manquer de courage. Eh bien, je soutiens qu'il fallait avoir une forte dose de courage pour prendre en mains l'administration des affaires publiques, étant donné la situation chaotique où elles furent laissées par le gouvernement Meighen. Vu les conditions actuelles, l'énormité de la dette et les conséquences de la mauvaise administration du parti conservateur, il a fallu au gouvernement libéral une bonne dose de courage pour s'at-

teler à la tâche et, dans les circonstances, il est surprenant que nous ayons réussi à équilibrer le budget. Le dernier exposé budgétaire ferait honneur à n'importe quel parti ou à n'importe quelle coalition d'hommes politiques; voilà pourquoi nous sommes fiers d'affirmer encore une fois ici la loyauté que nous professons tous à l'égard de notre chef et de ses collègues. Etant donné le résultat des élections partielles, personne ne peut mettre en doute que le Gouvernement possède l'appui de l'énorme majorité de la population du Canada. La victoire qui a couronné l'élection de Saint-Antoine est des plus significatives.

Un autre indice du courant de l'opinion publique, c'est l'élection complémentaire dans Hastings-Ouest que nous avons enlevée haut la main à l'opposition. D'après mes observations, je suis fermement convaincu que le Gouvernement jouit de la confiance du peuple canadien.

On a fait grand état du fait que les Canadiens émigrent aux Etats-Unis. Est-il étonnant que certaines gens quittent le pays après les "présages de mort" et les tristes chants qu'ont entonnés douze ou quinze des membres les plus éloquents de l'opposition, parcourant les divers comtés pour faire savoir au peuple dans quelle terrible situation se trouve le Canada?

Or, si ces mêmes hommes avaient chanté les louanges du pays, comme des patriotes auraient dû le faire, que n'eussent-ils pu accomplir pour nous attirer les meilleurs types d'immigrants? Lorsque mes honorables amis ont visité l'exposition de Wembley ou voyagé aux Etats-Unis, pour quelle raison n'ont-ils pas proclamé que nous avons le plus beau pays au monde et qu'il est immunisé contre ces terribles maladies contagieuses qui désolent les pays de l'Europe méridionale ainsi que certains états du sud des Etats-Unis?

Nous habitons un magnifique pays. L'air y est pur, chargé d'ozone favorable au développement d'un peuple fort et viril. La question de race ne se pose pas chez nous, si ce n'est en Colombie-Anglaise. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a dit que la population de cette province va s'établir à Seattle d'où elle gère ses affaires du Canada. C'est la plus grave accusation que j'aie entendue, mais il y a un remède à cela. Je ne puis concevoir que cette situation existe dans une mesure importante. En somme, le pays est prospère. Je voudrais avoir toutes les statistiques relatives aux Canadiens qui sont revenus au pays comme à ceux qui se sont expatriés.

On a fait allusion à une grande manufacture de verre qui a fait faillite. Je la connais et je crois qu'elle avait été surcapitalisée et qu'elle était mal administrée. De temps immémorial, les administrations imprudentes ont été la cause de faillites dans les affaires. On est à construire dans la province de Québec une verrerie qui emploiera plusieurs centaines d'ouvriers. L'usine qui a été fermée ne l'a pas été à cause d'une réduction des prix. J'ai un magasin où je vends de tout, que ce soit une aiguille ou une ancre. Le verre a peu diminué de prix depuis la guerre. Si la fabrique de verre a fermé ses portes c'est qu'elle est devenue la propriété de la coalition qui a haussé les prix des cheminées de lampes, du verre à vitres et des articles qu'achète la masse du peuple au coût de 4, 5, 6 et 15 cents. La Dominion Glass Company nous a sous sa domination. Ceux qui disent que cette compagnie a abaissé les prix du verre jusqu'à ce que cette manufacture eût été ruinée et qu'elle les a haussés ensuite commettent une sérieuse erreur. Le prix du verre à vitres ou de n'importe quel verre n'a pas été réduit dans des proportions notables.

Dans toute l'étendue du pays, les affaires sont bonnes. Naturellement, nous voyons que certaines personnes gardent leur argent dans les banques ou dans leurs goussets plutôt que de l'employer à développer les ressources du pays. J'espère toutefois que ces gens sont rares au Canada parce que ce serait une terrible chose que d'accuser qui que ce soit d'agir ainsi pour en retirer un avantage politique. J'ai un reproche à faire aux riches qui quittent ce pays pour aller se chauffer au soleil et s'imprégner de l'arome des roses de la Californie. Je m'attends qu'ils prennent le chemin de la Floride maintenant qu'elle exempte tout le monde des impôts, les taxes municipales exceptées, je crois. Ce sera la Mecque des richards. Cette décision aura pour effet d'attirer les citoyens de toutes les parties des Etats-Unis, mais pas un seul du Canada, j'espère. Il est lamentable de songer qu'après cette Grande guerre des particuliers refusent de payer leur écot. Ils ne devraient pas hésiter à souscrire leur juste part des impôts nécessaires pour acquitter les dépenses que le Canada a dû faire durant les hostilités avec les autres nations civilisées afin de vaincre le kaiser.

C'est avec douleur que je vois le Canada dans cette situation dont sont cause ceux qui cherchent à le ruiner. Ce serait beaucoup mieux si les citoyens et les journalistes mettaient à profit la même intelligence, les mêmes capacités, la même énergie pour faire la propagande du Canada et inciter les étrangers à y venir. Il est déplorable d'entendre les rumeurs qui circulent dans tout le pays et, par-

tout où vous allez, les gens demander: "Qu'est-ce que cela veut dire? Des présages de mort?" Quel est le but de ceux qui font courir ces bruits, je l'ignore? Je déclare sur le parquet de cette Chambre, ce soir, que de telles personnes devraient être arrêtées pour trahison. Ces assertions ne devraient pas être permises dans le pays. Il n'est pas juste que de bons et loyaux citoyens soient découragés par les insanités qui sont publiées dans quelques journaux et que l'on dise que le Canada est un pays en langueur qui n'a aucun avenir devant lui. Dans les jours d'antan, tous les représentants des deux côtés de la Chambre parlaient élogieusement du grand empire britannique sur lequel le soleil ne se couchait jamais et décrivaient avec enthousiasme notre vaste pays qui s'étendait d'un océan à l'autre et qui était plus considérable que les Etats-Unis y compris l'Alaska. N'avons-nous pas raison de nous enorgueillir de notre patrie? Ne sommes-nous pas fiers de nos ancêtres, de leur mémoire, des pionniers qui ont colonisé ce pays, qui ont abattu les arbres des forêts et construit ces magnifiques foyers? Nous devrions nous rappeler avec fierté ceux qui nous ont protégés dans notre enfance, la modeste maison d'école, la petite église et notre maison ancestrale. Je me demande comment les gens, qui ont des ambitions ministérielles, peuvent parcourir le pays en leurrant le peuple. C'est antipatriotique et indigne de quiconque aime sa patrie.

Si le Canada doit réaliser les brillantes espérances qui brillent devant lui, tous doivent songer au bien-être des autres. Si les riches ne songent pas aux enfants des pauvres pourvu que les leurs vivent sous des lambris dorés, le Canada ne comptera jamais au nombre des grandes nations. Cela nous mène au bolchévisme et nous savons à quoi nous en tenir là-dessus lorsque nous voyons ce qui se passe en Russie. La situation serait bien meilleure en Canada si les membres de tous les groupes politiques voulaient se donner la main; un peu de vraie coopération et nous aurions un pays magnifique. Et nous l'aurons quand même, en dépit de ce que font ceux qui cherchent des avantages politiques plutôt que l'intérêt du pays. Nous possédons en Canada le plus vaste territoire inhabité qu'on trouve sur le globe; nulle part ailleurs on ne trouve des régions inexploitées comparables aux nôtres qui attendent la population pour les mettre en valeur.

Mais il nous faut économiser. Il est aussi naturel pour quelques-uns de vivre prudemment et d'économiser qu'il est à la grande majorité de dépenser sans compter; ce qu'il nous faut, tant aux individus qu'à la nation, c'est l'esprit d'économie. On nous demande naturellement de construire une voie ferrée à la Baie d'Hudson et dans les régions des mines d'or, et mainte autre chose encore; et nous avons quinze millions d'acres du sol le plus favorable à la culture à quinze milles de nos chemins de fer existants. Selon moi on devrait développer ces régions. Aux Etats-Unis la construction des chemins de fer commença sur le littoral de l'Atlantique et s'avança graduellement vers l'Ouest.

Ce qui nous manque c'est l'esprit national. Nous avons deux anciens partis en cette Chambre; voilà maintenant un autre, le parti progressiste, sans compter celui que l'on désigne sous le nom de "Ginger Group". Toutefois j'affirme sans hésiter que le parti auquel j'appartiens n'a jamais dû se plier à la volonté de personne; nous sommes libres chez nous. Quant aux honorables représentants de l'autre côté leur ligne de conduite est toute tracée d'avance, cela est vrai surtout de l'ancien parti conservateur. Il en a toujours été ainsi des conservateurs: si on recule de cinq cents ans dans l'histoire on verra que toujours au sifflement du fouet ils se sont docilement rangés en ligne. Chez nous, rien de ça. L'honorable représentant de York-Sud (M. Maclean) est une épine au pied du parti conservateur; les honorables représentants ont beau le qualifier d'utopiste, rêvant à l'âge d'or, certains ont bien fait remarquer que parfois ses rêves se réalisent. Il me semble qu'ici l'architecte voit l'édifice avant que même la fondation soit posée. Je ne vois là rien qui soit matière à censure; je crois que jusqu'à un certain degré nous avons le droit d'anticiper l'avenir.

Voyons un moment le tarif. Les députés des trois Provinces maritimes se plaignent que le tarif leur est préjudiciable. Nous sommes tous d'accord je crois sur un point; c'est qu'aucune des 235 circonscriptions du Canada ne peut prospérer sans qu'il y ait un certain progrès chez toutes. Je vais plus loin; j'affirme qu'aucune région du pays ne peut être prospère sans le progrès du comté de Stanstead. Nous avons là trente manufactures dont l'une est la seule en son genre dans tout le Canada; dans la province de Québec on nous a élevés à croire que le développement d'un centre crée un marché pour les produits des cultivateurs tandis que les industries offrent un emploi à leurs fils et à leurs filles. Quant au régime de protection, j'en suis, sans être protectionniste à outrance, mais je trouve qu'en général on en fait une application trop despotique, trop égoïste. Tout le monde conviendra, je pense, qu'il nous faut une certaine mesure de protection, vu notre situation géo-

graphique à côté d'un pays à tarif très élevé. Puisque le régime protecteur est en vigueur aux Etats-Unis, il nous faut indispensablement veiller à nos propres intérêts. Seulement, je le répète, il ne faut pas y aller d'une façon par trop égoïste.

Il existe aux Etats-Unis une commission du tarif douanier, si vigilante qu'elle a empêché nombre d'exportateurs canadiens de tirer profit du marché américain. Je vais citer deux incidents à titre d'exemples. Il n'y a pas bien longtemps je me trouvais dans la région de Niagara; j'y appris qu'une certaine fabrique de confitures, après avoir expédié quelque six wagonnées de son produit aux Etats-Unis avait dû cesser ses envois: la commission américaine du tarif était intervenue et y avait mis le holà; la fabrique avait essuyé des pertes sérieuses. Encore, certains fabricants de meubles en Ontario, manufacturent des objets de mobilier d'un caractère spécial. Ils en avaient vendu une quantité considérable à New-York; mais la commission du tarif, toujours sur le qui-vive, intervint et les fit cesser, eux aussi. Nous n'avons pas en Canada une commission de ce genre; et je crois que c'est une assez grave lacune. Sous le régime de notre tarif les capitalistes des Etats-Unis viennent placer leurs capitaux en Canada et nous sommes contents de les avoir. Seulement je ne vois pas bien pourquoi nous devrions y aller de main morte en cette affaire; leur commission du tarif,—je viens de le démontrer, —intervient assez rudement dans nos affaires et je ne vois pas pourquoi nous ne prendrions pas là-dessus une attitude crâne et ferme. Réveillons-nous; sachons profiter de leur exemple.

Nos honorables collègues d'en face ont longuement discuté la question du bois à pâte. Je les prierai de relire l'histoire du Canada: je me rappelle que le Gouvernement de sir John A. Macdonald, à deux reprises différentes, avait imposé un droit d'accise sur les billes d'épinette. A de très rares exceptions près, le cultivateur qui vendait ce bois a reçu un dollar de moins sur ce qu'il exportait et ce n'est que lorsque les compagnies américaines sont venues s'installer ici que le Canada a pu retirer quelque chose des Américains à cet égard. Mais qu'est-il arrivé à cette époque? Dans chaque cas, l'impôt a été supprimé dans l'espace d'un an.

Les honorables députés de l'opposition font grand état de l'exportation de notre bois à pâte, mais quel remède sont-ils prêts à offrir? Je connais un candidat qui, au cours d'une élection, parcourait les cantons de l'Est, en préconisant une taxe d'exportation sur le bois à pâte et le bois en grume; il a été battu. J'estime que pas un candidat, s'engageant à voter l'embargo sur le bois à pâte ne pourrait se faire élire dans la moitié de la province de Québec, la moitié du Nouveau-Brunswick, le tiers de la Nouvelle-Ecosse, la moitié de la Colombie-Anglaise ou la majeure partie du Manitoba et de l'Alberta. Naturellement, dans les petites villes où il n'y a pas d'arbres, il est possible que quelques candidats se fassent élire sur la foi de cette promesse. Je serais en faveur d'un embargo si les usines canadiennes consentaient à payer pour le bois à pâte le prix qu'on paye aux Etats-Unis. Autant vaudrait mettre un embargo sur le lait, les grains, les viandes etc., et mettre ainsi obstacle au commerce, que d'essayer d'exploiter l'homme qui a acheté sa terre.

Voyons un peu les résultats de la politique actuelle. La moitié du papier fabriqué sur le continent américain aujourd'hui sort des fabriques du Canada. Le député de King (M. Hughes) nous a dit qu'il y a un an, on exportait 57 p. 100 de nos matières premières, tandis que, aujourd'hui, nous utilisons 43 p. 100 d'entre elles dans nos manufactures, de sorte qu'il y a du progrès. On doit savoir qu'il ne peut pas être question d'un embargo sur une chose à laquelle la grande majorité des gens s'intéresse, s'ils doivent en souffrir. C'est le parti conservateur qui a forcé le Gouvernement de nommer une commission d'enquête à ce sujet et, l'an dernier, ses membres se sont plaints qu'elle ait coûté cher; mais c'est leur faute. Le Gouvernement voulait simplement contenter les contribuables. La commission s'est rendu compte que pour ainsi dire tout le monde était opposé à un embargo, comme je viens de le dire.

On a beaucoup parlé de l'ouvrier, du pauvre travailleur. Or, si j'avais cinquante personnes sous la main, je pourrais les tenir occupées toute la journée. Je veux attirer les affaires chez moi et à mon magasin. On parle du manque de travail. Il y a des milliers de gens qui s'en vont d'un côté et de l'autre, en prétendant chercher de l'ouvrage et qui prient pour n'en pas trouver. Plus vous vous apitoyez sur leur sort, pires ils deviennent. J'entends des gens parler des houillères de la Nouvelle-Ecosse et des difficultés qui ont surgi là-bas; mais je me demande s'il ne serait pas bon d'expulser McLachlan et les autres fauteurs de discorde et de les proscrire à jamais car ce sont eux qui sont la cause de tout le mal. C'est effrayant: le travail ne manque pas, mais tout est bouleversé par les agitateurs ouvriers. Lorsque les ouvriers ne veulent pas être justes, ni raisonnables, c'est assez pour tuer le commerce. Tous les Canadiens veulent être justes et raisonnables, mais il

n'en est pas de même des partisans de l'Internationale. Les pauvres mineurs de Cap-Breton ont versé un quart de million de dollars à l'union syndicale à Indianapolis, et, aujourd'hui, ils vivent sur la charité de leurs concitoyens. Voilà le malheur des syndicats ouvriers. Je proclame, ce soir, que jamais une grève, dans quelque partie du monde que ce soit, n'a donné de bons résultats. Je ne suis pas opposé aux syndicats ouvriers, mais tous les litiges devraient se régler par arbitrage. En arrêtant le travail, ils ont élevé le coût de la vie.

Je voudrais bien que le leader des progressistes (M. Forke) fût présent. Il dit que tout augmente. Or, tout diminue, sauf les produits agricoles et je suis heureux de cette hausse de prix pour les cultivateurs. Connaît-on quelque chose qui n'ait pas baissé de prix, sauf les denrées alimentaires?

Une VOIX: Le whisky!

M. BALDWIN: Le Gouvernement pourrait bien majorer de $10 la taxe sur le whisky. Tant que l'argent serait versé au Trésor du pays. Si l'empire britannique, qui compte 500 millions d'habitants, pouvait établir un tarif donnant une préférence de 50 ou 60 p. 100 aux différents pays qui le composent, nous aurions l'Oncle Sam à nos genoux; plus que cela, on l'anéantirait. Avec un accord semblable, dans l'espace de dix ans, le libre-échange serait chose possible entre les différentes parties de l'empire. Comment les Etats-Unis pourraient-ils lutter contre un empire de 500 millions d'individus produisant tout ce qui existe au monde? Nous pourrions cultiver tout notre coton;—nous avons maintenant le caoutchouc—et nous n'aurions plus besoin d'acheter leur maïs et leur charbon. Nous avons dans ce pays-ci la houille blanche et si j'étais riche, ce n'est pas dans le sud que j'irais, mais dans le nord pour y exploiter les grandes forêts et les forces hydrauliques. Cela nous pouvons le faire nous-mêmes au lieu de verser 100 millions par an aux Etats-Unis pour leur charbon.

Je crois que les Antilles anglaises devraient être unies à notre pays politiquement, sinon économiquement. Terre-Neuve devrait être aussi une province de ce Dominion. On aurait pu, du temps de sir Mackenzie Bowell, pour une somme de 8 millions de dollars, faire entrer Terre-Neuve dans la Confédération. N'aurait-on pas déboursé chaque dollar de cette somme dans le Dominion, et ne nous aurait-elle pas procuré de meilleurs gisements de houille ou de fer que nous n'en possédons maintenant? Nous achetons des Antilles anglaises des produits évalués à plusieurs millions de dollars; des habitants de ces îles achètent nos produits manufacturés. Un jour, j'exprimai la même opinion devant un homme bien renseigné et il me répondit: "Qu'avons-nous besoin de quinze millions de nègres?" Cela prouvait son ignorance, aussi bien que la mienne, puisque je ne trouvai rien à lui rétorquer. Cela démontre encore que nous ne connaissons pas l'empire britannique comme nous devrions le connaître. Je me rendis plus tard à la bibliothèque pour me renseigner sur la population des Antilles anglaises et je découvris que ces îles comptent moins de trois millions d'habitants qui en nombres à peu près égaux, parlent l'anglais, le français ou l'espagnol. Quand on envoya Stanley Baldwin négocier, aux Etats-Unis, une entente au sujet des dettes réciproques de la Grande-Bretagne et de la république américaine, il se peut qu'il ait agi trop promptement; c'est une particularité de la famille Baldwin de s'acquitter hâtivement de ses devoirs. Si la Grande-Bretagne abandonnait aux Etats-Unis ces îles de la mer des Antilles, les Etats-Unis annuleraient, sans aucun doute, la dette de la Grande-Bretagne et ce dernier pays économiserait chaque année 180 millions de dollars. Mais ce serait agir contrairement aux principes et à la coutume britannique, parce que, tant qu'un groupe de ses citoyens lui est fidèle, l'Angleterre ne peut consentir à les donner à une république malgré leur désir. Les habitants de ces îles n'approuvent pas les échanges commerciaux avec les Etats-Unis. Mais, voyez ce que fait la United Fruit Company; elle manipule ce pays, comme le potier manipule l'argile. Les meilleures bananes poussent dans le Honduras anglais, où on en produit des quantités considérables. Quand on inaugura cette culture. la United Fruit Company souleva des objections. Les Etats-Unis ont joint à leur territoire un pays tropical ou mi-tropical: ils sont la nation la plus riche de la terre. Il faut aussi au Canada un territoire tropical ou mi-tropical, afin de compléter son domaine et de pouvoir devenir une grande nation. Le patriotisme et l'amour du pays doivent dominer les pensées de tout bon citoyen du Canada, qu'il soit tory, grit, progressiste ou de tout autre opinion politique; on doit avant tout vouloir faire du Canada un grand pays. La génération qui lève,—la nôtre même,—devrait voir au Canada une population de 30 millions d'habitants. Quant à la représentation des Antilles anglaises au parlement, j'ignore quelle serait la meilleure méthode à adopter. On pourrait leur accorder des sièges à la Chambre des communes ou même au Sénat; mais on s'entendrait facilement sur ce point. Les habitants de ces îles sont de naissance britannique; ils

ont été élevés en citoyens britanniques et ils désirent demeurer toujours dans l'empire britannique. L'Angleterre a acquis de vastes territoires; elle devrait consentir à former cette triple alliance: l'Angleterre, le Canada et les Antilles anglaises et à nous céder ces îles par une entente réciproque et après une conférence tenue à cet effet. J'espère que le jour se lèvera où nous pourrons envoyer nos enfants au magasin acheter des fruits de toutes sortes qui auraient poussé en terre canadienne. C'est le désir et l'espoir d'un nombre grandissant d'habitants du Canada.

Que notre devise soit: Le Canada d'abord et toujours. Faisons du Canada un pays puissant, par l'économie, l'énergie et le travail, par la bonne administration de la chose publique et par la crainte de Dieu, car, dans la vie de tout être humain, il vient un temps où l'homme a besoin d'un secours plus puissant que celui de ses semblables. On devrait mettre fin à toute querelle à propos de la politique douanière, et l'on en éviterait une bonne partie en nommant une commission du tarif composée de spécialistes qui agiraient comme sentinelles. Le député de Bruce (M. Malcolm) a dit qu'il a vendu des meubles à New-York et qu'il retira de cette opération des centaines de mille dollars. Une commission du tarif pourrait trouver une solution à tous les problèmes similaires qui se posent. Si nous entrevoyons la possibilité d'établir un commerce avec un pays étranger, nous n'aurons qu'à porter les faits à la connaissance de cette commission, qui s'occuperait de l'affaire. Nous avons besoin d'un tel organisme; cessons nos querelles, cessons ces sottises qui durent depuis 1878.

(A la demande de M. Carroll, la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

La séance est levée à onze heures du soir.

Vendredi, 27 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

LES BUREAUX DU GOUVERNEMENT A GENEVE

L'hon. M. R. J. MANION: Monsieur l'Orateur, j'ai reçu un télégramme de Toronto au sujet duquel je désire poser une question. Je présume qu'il s'agit d'une nouvelle parue dans le *Mail and Empire*, ce matin. Voici:

Une dépêche de Genève au *Mail and Empire* dit: "Le Gouvernement canadien a loué de somptueux bureaux au Quai Woodrow Wilson où le Dr W. A. Riddell, envoyé permanent, se propose de recevoir des Canadiens tout l'été."

Ces réceptions font-elles partie de la politique d'économie ou est-ce un trait piquant inventé par un correspondant?"

Je voudrais que le premier ministre (le très honorable Mackenzie King) me dise s'il y a du vrai dans la teneur de cette dépêche relativement à la location du bureau du Gouvernement à Genève, et si le Gouvernement fera une déclaration à ce sujet.

Le très hon. M. MACKENZIE KING (premier ministre): Cela m'a bien l'air d'être une de ces dépêches comme en pourrait recevoir le *Mail and Empire*. Je ne connais rien de cette affaire. J'irai aux renseignements.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. H. Robb (ministre des Finances faisant fonctions) invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens.

M. CARROLL: Monsieur l'Orateur, je désire me joindre à ceux de nos collègues qui ont exprimé un regret de ce que le ministre des Finances soit toujours incapable d'assister aux délibérations de la Chambre. Nous déplorons son absence, car celui que les journaux avaient l'habitude d'appeler le petit homme grisonnant de la Nouvelle-Ecosse est en réalité un grand homme d'Etat Canadien, qui a tenu une place éminente dans nos assemblées législatives pendant près d'un demi-siècle, un homme de réputation internationale et considéré comme un des politiciens les plus capable de l'empire. D'autre part, nous pouvons nous féliciter d'avoir pu retenir les services de l'honorable député de Huntingdon, un homme actif, avisé et pratique qui s'est distingué comme ministre des Finances dans les deux exposés annuels qu'il a fait.

Pour apprécier le projet de budget de cette année je peux dire qu'il n'a rien de très extraordinaire, ni de très sensationnel. C'est une exposition claire et nette, précise et pratique de la situation financière du Canada. Il renferme quelques surprises. Depuis six mois on nous prédisait un déficit. Cependant, malgré une dépression commerciale universelle qui a atteint le Canada lui-même; malgré la diminution des recettes du Trésor; malgré l'abolition d'impôt pour un montant de plusieurs millions depuis un an, le ministre des Finances a pu nous déclarer avec vérité la présence dans le trésor d'un excédent de recette de deux millions de dollars sur les dépenses. Cette nouvelle plaira au pays et lui inspirera une juste confiance dans l'avenir du Canada.

Représentant une circonscription maritime où la situation commerciale de la province est en fonction du succès de l'industrie fiscale, je me réjouis, comme se rejouiront sans doute les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse de la réduction, proposée par le ministre, du droit de 27½ p. 100 à 15 p. 100 sur les moteurs employés dans les bateaux, propriété véritable des pêcheurs, qui s'en servent dans leurs opérations. Cette réduction est avantageuse non seulement aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, mais aussi à ceux du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard, de la province de Québec pour les pêcheurs de la Gaspésie et aux pêcheurs de la côte de l'océan Pacifique. C'est une extension de la politique du Gouvernement en faveur du dégrèvement des instruments du travail.

Une autre amélioration annoncée dans l'exposé budgétaire, c'est le projet de créer une commission consultative attachée au département des Finances pour l'aviser dans les questions de commerce, d'impôts douaniers et fiscaux. Il y a longtemps que cet organisme se faisait désirer. C'est une mesure qui vient à son heure. Si je ne me trompe, la commission comprendra des experts pris dans le personnel administratif et en dehors, possédant les connaissances spéciales nécessaires en matière de tarifs, d'impôts et de commerce et qui pourront, après enquête, éclairer de leurs avis le ministre des Finances.

A cet égard, je dois dire comme l'honorable député de Brandon (M. Forke), que la création de cette commission d'experts devra laisser intacte la responsabilité du Gouvernement et du Parlement dans tous les changements qu'on jugera utile de faire au régime douanier. Le pays ne consentirait pas à accepter les décisions d'une commission indépendante du pouvoir politique, quelle que soit la valeur technique de ses membres, en matière de tarif douanier, sans être approuvée par le Gouvernement et le Parlement.

L'exposé du budget règle une autre question particulièrement intéressante pour la Nouvelle-Ecosse: c'est le remaniement des droits sur la houille. Le Gouvernement a déjà fait beaucoup pour résoudre la question relative au chauffage. Je mentionnerai quelques mesures qui lui sont dues relatives à l'exploitation de nos ressources houillères.

En 1923 le Gouvernement a annoncé qu'il allait permettre l'entrée sans droits du lignite en Canada. Cette mesure fut adoptée au bénéfice des propriétaires de houillères de l'Ouest et des mineurs de l'Alberta. On voulait aussi profiter de l'entente réciproque qui avait été inscrite dans les annexes du tarif des Etats-Unis quelques années auparavant et sous le régime de laquelle toute catégorie de houille admise en franchise aux Etats-Unis devrait l'être au Canada et *vice versa*. Au cours d'un débat d'une proposition de résolution faite par l'un des représentants de Toronto, en 1923, l'honorable député de Bow-River (M. Garland) donna lecture d'un vœu adopté par l'Association des propriétaires de charbonnages de la vallée de Red-Deer. Le Gouvernement fut sans doute approché également si bien que, dès cette session, le ministre des Finances adopta la mesure que j'ai mentionnée. Or, je tiens d'une source autorisée qu'elle a sensiblement aidé au développement des mines de lignite de la province de l'Alberta.

Durant la session de 1924, après que la division fédérale des mines se fut enquise de la possibilité d'approvisionner les provinces du Centre avec la houille provenant de l'Est et de l'Ouest du Canada, le ministre des Mines (M. Stewart) inscrivit un crédit de $200,000 au budget en vue d'accorder une subvention de ⅛ de cent par tonne et par mille pour le transport du charbon de l'est et de l'ouest vers les provinces centrales. En ce qui regarde le trafic du charbon de la Nouvelle-Ecosse, cette mesure a eu un excellent résultat; je ne suis pas en mesure de dire si l'Alberta a pu en profiter. La session de 1924 était très avancée lorsque le crédit en question fut sanctionné par le Parlement et la loi ne fut mise en vigueur que vers le milieu d'août; en dépit de ce retard, les houillères de la Nouvelle-Ecosse furent en mesure de placer 100,000 tonnes de houilles sur des marchés qu'elles n'avaient jamais pu atteindre auparavant.

Cette année, le Gouvernement a élaboré un autre programme relativement au commerce de la houille. Il a relevé à 50c. par tonne le droit sur le charbon menu, le plaçant sur un pied d'égalité avec le tout-venant. Depuis quelques années et à venir jusqu'à aujourd'hui, le droit était de 53c. par tonne sur le tout-venant et la houille grasse sassée, tandis qu'il n'était que de 14c. sur la houille grasse menue. Cet écart avait eu pour effet de créer une situation anormale dans le commerce de la houille. Le tout-venant de houille grasse est en réalité le même article que le charbon menu sous une forme différente. Et cependant, les droits exigés présentaient un écart très sensible. Il serait peut-être intéressant, monsieur l'Orateur, de rechercher la raison pour laquelle cette anomalie a existé si longtemps. Or, à venir jusqu'à sept ou huit ans passés, le charbon menu n'avait guère de valeur. Autrefois, sous le régime du tarif douanier en vigueur, les droits étaient les mêmes pour le charbon menu et le tout-venant.

Pendant quelques années, ils furent de 50c. par tonne et ils furent ensuite relevés à 60c. pendant un certain temps. En 1907, si j'ai bonne mémoire, les droits sur le charbon menu furent fixés à 14c. par tonne et à 53c. pour toutes les autres sortes de houille. En 1897, les droits avaient été fixés à 53c. par tonne sur le tout-venant tandis que le menu avait été frappé d'un droit *ad valorem* de 20 p. 100. Ce charbon menu était d'une valeur si faible et si variable; les marchés étaient si rares pour cette houille que les autorités décidèrent d'en fixer la valeur à 65c. par tonnes pour les fins de la douane. Cette décision toutefois ne fut pas adoptée par décret du conseil et il n'en fut pas question dans l'exposé budgétaire de cette année-là. Ce fut une coutume qui s'implanta dans le département des Douanes. Or, 20 p. 100 de 65c. équivalaient à un droit de 13c. par tonne. Voilà comment cet état de choses anormal se développa. Plus tard, en 1907, lorsque le nouveau tarif fut inauguré et que l'on remania les droits sur le charbon, au lieu de retablir le droit *ad valorem,* en fixa à 14c. par tonne les droits sur le charbon menu et l'on ne toucha pas aux droits sur les autres variétés de houille.

Monsieur l'Orateur, le marché canadien absorbe maintenant de grandes quantités de charbon menu. Cependant, l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse est dans une situation très précaire depuis la guerre.

En 1913, la Nouvelle-Ecosse a vendu 6,164,000 tonnes de 2,240 livres de houille; en 1914, les ventes avaient atteint le chiffre de 6,478,000 tonnes. En 1918, les ventes étaient retombées au chiffre de 5,265,000 tonnes, pour remonter à 5,507,000 tonnes en 1923; cependant, en 1924, les ventes retombèrent encore au chiffre de 4,448,000 tonnes. Est-ce qu'il y a une raison valable pour que de 1914 à 1918, alors que toutes les industries du pays étaient en pleine activité, les ventes de la houille de la Nouvelle-Ecosse aient accusé une diminution de 1,200,000 tonnes? Il ne faut pas aller bien loin pour trouver l'explication. En 1913, une ligne de charbonniers,—dont les navires étaient des plus modernes et qui possédait de superbes installations de tête de ligne à la Nouvelle-Ecosse et à Montréal,—fut inaugurée par la Dominion Steel Corporation qui plaça deux millions de tonnes de houille sur le marché de Québec. Pendant la guerre toutefois, de 1914 à 1916, ces navires furent réquisitionnés. Voilà comment nous avons perdu le marché de Québec qui fut accaparé par les Etats-Unis. Nous n'avons pas encore pu le recouvrir. Il y a encore une autre raison du déclin des ventes de la houille de la Nouvelle-Ecosse. Les Etats-Unis ne déclarèrent la guerre à l'Allemagne qu'une couple d'années après le commencement des hostilités. Lorsqu'ils décidèrent de prendre part aux hostilités leurs citoyens qui s'enrôlèrent furent choisis de façon à ne pas nuire à l'exploitation de leurs industries. Il n'en fut pas ainsi chez nous. Lorsque la guerre éclata, les ouvriers indispensables de nos usines se rangèrent par milliers sous les drapeaux avec des conséquences si désastreuses pour les diverses industries que les autorités militaires donnèrent ordre à leurs agents recruteurs de la Nouvelle-Ecosse, en 1916, de ne pas pénétrer dans les houillères de cette province parce que ce serait la fin de l'exploitation de la houille. Il est vrai qu'un grand nombre de nos mineurs les plus capables sont revenus du front mais beaucoup y sont morts.

Je crois que l'industrie de la houille, surtout en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, a plus souffert de la guerre que n'importe quelle autre; elle a même presque été ruinée. Et cependant, celle des Etats-Unis prospérait dans des proportions énormes. Voilà la situation à laquelle nous avons dû faire face en 1918 dans la Nouvelle-Ecosse. En 1923, ou auparavant, une sérieuse grève de mineurs a sévi aux Etats-Unis. Cette année-là, il est sorti du port de Louisbourg près de 1,000,000 de tonnes de houille grasse en route pour la Nouvelle-Angleterre. Mais à l'expiration de la grève, nous avons perdu ce marché et, aujourd'hui, nous n'exportons pas une seule tonne de charbon aux Etats-Unis, et cela existe depuis quelque temps. Pour mieux montrer la véritable situation et ce que je viens d'affirmer laissez-moi vous dire qu'en 1914 la province de Québec a importé 2,381,000 tonnes de houille grasse de la Nouvelle-Ecosse. En 1924, elle ne nous en a acheté que 1,570,000 tonnes, de sorte que dans cette province seulement nous avons perdu en dix ans la vente de près de 1,000,000 de tonnes. Depuis quatre ou cinq ans, le prix du charbon menu a augmenté, et aujourd'hui il a à peu près la même valeur dans les provinces centrales du Canada que le charbon tout-venant. Cette amélioration relative au charbon menu est due à l'installation de nouvelles fournaises dans nos usines pour l'usage de cette espèce de houille, de sorte qu'aujourd'hui presque toutes les manufactures de l'Ontario et de Québec brûlent ce combustible. L'an dernier notre charbon a été vendu en plus grandes quantités à Montréal et Ottawa; même la compagnie E. B. Eddy, sur l'autre rive de la rivière, en a acheté à elle seule 40,000 tonnes. Ce résultat est dû aux efforts du département des Mines et à la modeste subvention qui nous a été accordée par l'entremise du ministre de l'Intérieur (M. Stewart).

Comme je l'ai dit, les mines des Etats-Unis ont pris une expansion remarquable durant la guerre. Nos voisins ont ouvert de nouvelles houillères et le coût de la production a diminué, bien que celui de la Nouvelle-Ecosse eût augmenté. Vous ferai-je observer que dans cette province le cinquième des frais d'exploitation est absorbé par l'épuisement de l'eau qui envahit les mines, difficulté presque insurmontable. D'un autre côté, dans beaucoup de mines des Etats-Unis, pour obtenir le charbon on n'a qu'à creuser un tunnel à travers la montagne, et même d'énormes quantités de houille sont extraites mécaniquement et, par conséquent sans l'intervention d'ouvriers mineurs experts. En outre, la coutume et la loi ont imposé la journée de huit heures dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse, mais cela n'est pas la règle dans nombre de mines des Etats-Unis. Il y a aussi dans notre province la loi des accidents du travail, et les indemnités sont payées entièrement par les manufacturiers, les exploitants et les marchands de bois de la province. Pas un seul dollar de l'indemnité ne sort des goussets des mineurs, ou des ouvriers de l'industrie forestière. Sous le régime de la pension afférente à l'industrie houillère, un mineur à l'emploi d'une compagnie, qui a atteint l'âge de soixante-cinq ans, peut toucher une pension qui, à ma connaissance, se monte en moyenne à 40 à 45 dollars par mois. Les employés ne contribuent pas un seul sou de cette pension eux-mêmes. Voilà quelques-uns des fardeaux imposés aux exploitants des usines de la Nouvelle-Ecosse. Et cependant, ceux des Etats-Unis sont exempts de ces restrictions. Il ne faut pas oublier de plus que dans la moitié des mines les hommes travaillent dix, douze et quinze heures par jour.

J'ai donné les raisons pour lesquelles il a été impossible à l'exploitation de la houille de la Nouvelle-Ecosse à la fin de la guerre de concurrencer avec celle des Etats-Unis sur le marché de Montréal. Naturellement, notre meilleur marché est celui de la petite province de la Nouvelle-Ecosse elle-même où l'an dernier nous avons consumé 2,000,000 de tonnes de notre propre charbon, mais en grande partie du tout-venant.

Maintenant, pour vous donner une idée de l'augmentation des difficultés de l'exploitation des mines dans la Nouvelle-Ecosse comparativement avec les Etats-Unis, je vais vous citer quelques statistiques de plus. En 1908, dans les mines de la Nouvelle-Ecosse, chaque homme donnait un rendement annuel de 545 tonnes; en 1924 le chiffre était tombé à 369 tonnes, soit une baisse de plus de 100 tonnes pour l'année. Aux Etats-Unis le rendement individuel était de 603 tonnes par année en 1908 et de 756 tonnes en 1924; donc un gain de 153 tonnes contre une perte de plus de 100 tonnes en Nouvelle-Ecosse.

M. GARLAND (Bow-River): Est-ce que l'honorable député aurait objection à tabler le rendement sur la journée de huit heures plutôt que sur l'année?

M. CARROLL: Je n'ai pas fait ce calcul. Les mathématiques ne sont pas mon fort; je dois donc laisser à d'autres ces supputations.

M. GARLAND (Bow-River): Si l'honorable député permet, — ce détail aurait une relation importante à la conclusion où veut en arriver l'honorable représentant.

M. CARROLL: Je suis en train de démontrer que la production houillère est devenue bien plus difficile en Nouvelle-Ecosse alors qu'aux Etats-Unis, depuis la guerre surtout,— car pendant cette dernière on y a ouvert d'immenses gisements houillers,—elle l'est beaucoup moins. Voilà où je veux en venir; du reste c'est un fait établi. Quiconque est tant soit peu renseigné sur l'extraction du charbon dans les deux pays sait que chez nous on creuse de plus en plus sous la mer. Plus le lieu d'extraction est éloigné de la bouche des mines plus l'opération coûte cher et ce coût augmente constamment à mesure que nous avançons sous la mer. Jusqu'à présent les exploitants américains ne se sont jamais trouvés en face de pareille difficulté.

M. GARDINER: L'honorable député peut-il nous dire le nombre des jours de travail par année dans les mines de la Nouvelle-Ecosse et dans des mines des Etats-Unis?

M. CARROLL: Je n'ai pas ces chiffres sous la main, monsieur l'Orateur, mais je puis dire que l'an dernier ce chiffre était au-dessous de la moyenne en Nouvelle-Ecosse, surtout dans deux ou trois mines; et je puis dire la même chose des charbonnages américains. Je fais remarquer que dans la seule région sud-est de l'état d'Indiana 17,000 mineurs chôment depuis quelques mois; il y a donc là-bas comme ici des difficultés.

M. GARDINER: S'il y a 17,000 mineurs qui chôment aux Etats-Unis n'est-ce pas parce qu'on y a fermé les mines?

M. CARROLL: Je ne sais pas. J'expose les faits à la Chambre; libre aux honorables collègues de conclure à leur guise. Il se peut qu'on y ferme les mines. Selon moi c'est une chose absolument certaine, — je veux être franc avec l'honorable député, — que l'immense production houillère qui a caractérisé ces dernières années aux Etats-Unis, depuis les derniers temps de la guerre, ne peut pas continuer parce qu'elle dépassait de beaucoup la demande.

M. PRITCHARD: L'honorable député croit-il que la hausse dans le prix de ce charbon provient de ce que la douane ne le frappait pas ou le frappait très faiblement; ou bien résulte-t-il de ce que les exploitants se soient avisés d'améliorer la qualité de leur produit et mettre ainsi leur entreprise en meilleure posture?

M. CARROLL: J'arrive à cet aspect de la question. Selon moi, le relèvement dans le prix de la houille menue résulte de l'augmentation de la demande; voilà dix ans, en effet, la houille menue était très peu employée dans les centres industriels du Canada. Quoi qu'il en soit, je vais traiter un peu la question que signale l'honorable représentant. J'ai une statistique assez fournie au sujet des importations des Etats-Unis; mais, crainte d'ennuyer la Chambre, je ne ferai pas insérer ces chiffres au hansard. Pourquoi la province de la Nouvelle-Ecosse a-t-elle prié le Gouvernement de porter les droits sur le charbon menu au niveau du tarif sur le charbon tout-venant et la houille grasse? Tout d'abord, monsieur l'Orateur, j'appuie cette requête parce que depuis des années nous souffrons d'une anomalie en cette affaire. Je l'appuie en second lieu parce que depuis ces dernières années la contrebande se fait de plus en plus ingénieuse; les exploitants américains profitaient de cette anomalie dans notre tarif pour introduire clandestinement en Canada du charbon tout-venant en guise de charbon menu. Je sais pertinemment que de grands navires arrivaient au port de Montréal ayant deux compartiments, l'un chargé de houille menue et l'autre de tout-venant ou charbon sassé. C'est aux mines que ce charbon est passé au sas; on y sépare le menu du tout-venant. On l'expédie au Canada; la houille menue est frappée d'un droit de 14 cents, alors que le tout-venant paye 53 ou 54 cents. Une fois qu'on en a fini avec la douane on mêle les deux et on obtient un tout-venant d'assez bonne qualité; c'est comme tout-venant qu'il est vendu dans la ville de Montréal. L'imposition de ce droit sur la houille menue protégera le Trésor contre les fraudes de ce genre.

M. KELLNER: Comment le mélange-t-on? Cela me semble impossible; je ne vois pas comment on pourrait le mélanger.

M. CARROLL: Ce n'est pas impossible. J'ai fait le mélange moi-même dans ma cave. J'ai acheté là-bas de la houille même à raison de 50c. la tonne et je l'ai mélangé avec du tout-venant ou de la houille grasse sassée et cela fait un excellent charbon pour un calorifère. C'est pour ainsi dire aussi facile de faire ce mélange que de préparer un cocktail de l'Ouest.

M. KELLNER: L'honorable député voudrait-il nous dire quelle est la proportion du charbon menu? Les journaux disent qu'il vient très peu de charbon menu américain.

M. CARROLL: C'est exact. Sur 15 millions de tonnes de houille grasse importée en Canada, il y en avait 3 millions et demi de houille menue. Si l'on introduit ce menu charbon dans la province de Québec et plus à l'ouest, il se vendra mieux que l'an dernier. J'ai une autre raison pour appuyer ce changement de tarif. Je l'ai indiquée dans une réponse que j'ai faite au ministre, l'autre jour. Je me suis même présenté devant le Gouvernement avec deux députations de la Nouvelle-Ecosse pour appuyer la proposition. Si elle se réalise comme je le pense, nous pourrons vendre à Montréal 700,000 à 1 million de tonnes de charbon menu de plus que l'an dernier. Je l'approuve aussi, parce que cela va donner de l'ouvrage aux mineurs de la Nouvelle-Ecosse et qu'ainsi on va se conformer à ce que le Gouvernement avait inauguré avec sa première politique du charbon en 1923, qui est une bonne politique pour le Canada.

Je pourrais aller plus loin et commenter la déclaration faite par le ministre des Mines, l'autre soir, au sujet des fours à coke; mais je ne crois pas que le moment soit bien choisi et j'attendrai pour cela qu'on dépose le projet de loi. Quel va être le résultat? Qu'on me permette de citer un article du *Citizen*. Le rédacteur qui écrit ces articles de fond s'intéresse beaucoup aux mines. Puis-je signaler ce que le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse pense de cette augmentation de droits sur le charbon menu? Il a été longtemps ministre des Mines de cette province; et voici ce que publiait le *Citizen*, le 15 du mois courant:

Le premier ministre M. E. H. Armstrong, longtemps ministre des Mines dans le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, a déclaré, cet après-midi, que, selon lui, le changement du tarif douanier signifiait pour les marchands de la Nouvelle-Ecosse qui vendent dans la région du Saint-Laurent, une économie de 36c. la tonne sur le prix de vente de leur produit. On a estimé que la réduction de 10 p. 100 sur les salaires proposée par la British Empire Steel Corporation diminuerait de 22c. le prix de vente du charbon. D'après ceux qui sont au courant de la situation, cela veut dire que sous le nouveau tarif, la British Empire Steel Corporation peut se permettre de payer les salaires suivant le tarif de 1924 et en même temps réaliser un profit de 14c. la tonne en sus du prix de vente qu'elle pensait obtenir en diminuant les salaires de 10 p. 100.

M. Armstrong a dit aussi, cet après-midi, que le changement de tarif permettrait aux propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse de vendre environ 400,000 tonnes de charbon de plus.

J'estime qu'on en vendra beaucoup plus que cela. A ce sujet, les consommateurs ne perdront rien. Le fait est qu'ils s'en trouve-

ront même mieux, car dans leur maison particulière ils n'emploieront pas de menu charbon, sauf en le mélangeant comme je l'ai indiqué. Pour les poêles de chauffage et de cuisine, on est obligé de brûler du tout-venant, à moins d'être assez riche pour acheter de l'anthracite. Par conséquent, cela ne change pas la situation des particuliers, ni le prix de la houille grasse. En réalité, cela l'améliore en diminuant le prix de 53 à 50 c.

Je citerai quelques opinions au sujet de ce changement de tarif, et je commencerai par celle de l'*Ottawa Journal* qui dit ceci:

L'augmentation des droits de douane sur le menu charbon, tout en étant susceptible d'augmenter considérablement la vente du charbon des Provinces maritimes dans l'est du Canada jusqu'à Toronto, n'aura pas d'autre effet, croit-on, dans les villes industrielles à l'ouest de Toronto que de hausser beaucoup le prix du charbon américain qu'il est nécessaire d'importer.

Le poussier de charbon sera employé exclusivement par les manufactures d'Ontario. Avec ce changement de tarif, on nous donne aujourd'hui un droit *ad valorem* de 16 p. 100 sur le charbon, tandis que les habitants de la Nouvelle-Ecosse et des provinces de l'Ouest paient sur certains articles un droit protecteur de 27 à 35 p. 100 *ad valorem*, de sorte que les manufacturiers d'Ontario peuvent bien supporter leur part:

On estime que ce changement est dû en grande partie aux demandes de l'Association des manufacturiers canadiens et d'autres qui tiennent à ce qu'on exploite en grand les houillères des Provinces maritimes. Il y a dans ces houillères 9 millards de tonnes de charbon gras et, malgré cela, on croit qu'on ne pourra pas suffire à la demande que ce nouvel impôt va créer, car le rendement dépend du nombre de mines qu'on pourra exploiter économiquement et les experts admettent d'une façon générale que leur nombre est très restreint.

Le charbon des Provinces maritimes était presque inconnu à Ottawa il y a un an; les établissements industriels n'en employaient qu'environ 14,000 tonnes.

Et je puis ajouter que ce charbon provenait entièrement du Nouveau-Brunswick, des mines Minto.

Actuellement, néanmoins, plusieurs établissements industriels importants, et notamment la compagnie E. B. Eddy, utilisent le menu charbon des Provinces maritimes.

C'est l'intervention du Gouvernement qui a rendu cette chose possible l'an dernier. La compagnie Eddy a consommé 40,000 tonnes de charbon de la Nouvelle-Ecosse, l'an dernier. Qu'est-ce qu'en disent les marchands de charbon d'Ottawa?

Plusieurs marchands locaux sont satisfaits de la mise en vigueur de la nouvelle taxe. Hier soir, M. J. G. Butterworth a déclaré que cette taxe aurait un bon effet et qui serait satisfaisant pour les mines de la Nouvelle-Ecosse. Il est d'avis que cela pourra accomplir beaucoup et remédiera à une situation qui laisse fort à désirer parce que les mineurs ne travaillent qu'une partie du temps.

[M. Carroll.]

M. Napoléon Bélanger, de la maison O'Reilly et Bélanger, est aussi d'avis que l'imposition de la taxe sera avantageuse. Il est impossible de dire maintenant de quel œil les Américains vont voir la chose. Peut-être baisseront-ils leurs prix afin de contrebalancer la taxe. Dans tous les cas, les mines canadiennes en tireront quelque avantage.

J'imagine que ces marchands vendent uniquement du charbon pour les usages domestiques et le menu charbon n'entre pas dans cette catégorie. On peut me dire que les progressistes de l'Ouest et les partisans du dégrèvement tarifaire das l'Ouest seront obligés de maintenir leur réputation et de s'opposer à ce droit supplémentaire sur le menu charbon. Mais je crois que les progressistes ont des idées aussi larges que les "Bluenose" de la Nouvelle-Ecosse ou les gros commerçants d'Ontario et de la province de Québec. Pendant un certain temps j'ai eu des doutes sur la manière dont les propriétaires de mines et les gens de l'ouest du Canada envisageraient cette idée d'un relèvement du droit sur le menu charbon pour qu'il égale celui sur le charbon ordinaire. Mes craintes à ce sujet ont été dissipées parce que, longtemps avant avant que le Gouvernement ne déposât le budget nous avons connu les vues des propriétaires de mines de l'Ouest et des politiques de cette partie du pays qui, j'imagine, représentent l'opinion publique de l'Ouest canadien. Le 11 février 1925, l'article suivant a été publié dans le *Journal* d'Edmonton comme étant la ligne de conduite de M. Greenfield et du gouvernement d'Edmonton, représentant, je suppose, l'opinion publique de l'Alberta à ce sujet.

La question de décharger du charbon à la tête des Grands lacs et la nécessité de modifier le tarif sur le charbon menu et tout-venant n'est pas nouvelle pour le Gouvernement...

Il parlait au nom du ministère.

... a dit le premier ministre Greenfield, en parlant du mémoire du Board of Trade d'Edmonton qui est préparé par la division du combustible de cette institution. En réalité, ajoute le premier ministre, nous discutons cette question depuis dix-huit mois avec le ministère des Douanes d'Ottawa...

C'est aussi longtemps que je m'en suis occupé.

....et j'ai de bonnes raisons de croire qu'avant longtemps les droits sur le charbon seront modifiés de manière que le menu charbon paye autant que le tout-venant, ce qui empêchera la séparation des deux qualités à Duluth...

Leurs ennuis sont créés à Duluth, les nôtres plus loin à l'est.

... pour expédier le menu charbon sous le régime du tarif réduit, puis les mêler de nouveau à Winnipeg et vendre le tout comme du charbon tout-venant.

C'est exactement ce que nous avons eu à subir pour les Provinces maritimes.

Il continue:

Au sujet de la loi contre le dumping, le premier ministre Greenfield croit qu'à son sens, nous devrions rendre la nôtre semblable à celle des Etats-Unis, en fixant l'évaluation des droits sur les lieux de production plutôt que sur le lieu d'exportation directe. Le gouvernement de l'Alberta, ajoute-t-il, continuera de demander cette concession jusqu'à ce qu'il l'obtienne.

Je n'ai pas étudié les détails du changement du moins en ce qui regarde la clause contre le dumping, mais je crois que les désirs du premier ministre Grennfield sont exaucés sous ce rapport.

"Si nous pouvons réussir à obtenir ces deux choses", dit le premier ministre en terminant, "nous aurons beaucoup amélioré la situation des houilles de l'Alberta sur le marché de libre concurrence de Winnipeg. La Nouvelle-Ecosse fait les mêmes demandes que l'Alberta et nous avons tout espoir de réussir finalement."

Le Board of Trade d'Edmonton a adopté une résolution dans le même sens comme aussi le Board of Trade de Calgary dont j'ai la résolution sous la main, et le premier ministre Greenfield s'est saisi de la question. Il y a une dizaine de jours une députation de la Nouvelle-Ecosse est venue à Ottawa pour demander au Gouvernement d'agir exactement comme il l'a fait en ce qui touche le charbon. Le gouvernement de l'Alberta a un commissaire commercial, favorablement connu de beaucoup d'entre nous, et il s'en venait vers l'est quand la députation de Nouvelle-Ecosse se dirigeait vers Ottawa. La députation s'est mise en relations avec lui pour connaître ses vues et celles du gouvernement qu'il représente à titre de commissaire commercial et on a reçu du premier ministre Greenfield un télégramme qui se lit comme suit:

Edmonton, 18 mars 1925.

Howard Stutchbury,
Chateau Laurier,
Ottawa, Ont.

En réponse à votre télégramme du 17 ayez la bonté de représenter la province avec la députation de la Nouvelle-Ecosse, jeudi, en exposant nos vues conformément aux lettres récemment envoyées au ministre des Douanes et au ministre des Finances.

Ce sont exactement les vues qui ont été exprimées par le Board of Trade d'Edmonton en janvier et février de cette année. C'est la politique du gouvernement de l'Alberta qui, à n'en pas douter, représente le sentiment public dans cette province; l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse sont d'accord quant à ce droit et les propriétaires de mines? J'ai entendu dire dans cette Chambre et au dehors—

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Je comprends que dans la première dépêche dont l'honorable député a donné lecture, M. Greenfield...

M. CARROLL: Ce n'est pas une dépêche.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Une nouvelle de presse... demande un droit uniforme. Indique-t-il comment il essayerait d'obtenir cette uniformisation?

M. CARROLL: Je ne crois pas que l'on fasse de secret à ce sujet. M. Stutchbury s'est trouvé à Ottawa pendant que la députation de la Nouvelle-Ecosse s'adressait au Gouvernement, et j'ai discuté la situation avec lui ce soir-là. Il voulait avoir un entretien avec le premier ministre et d'autres membres du Gouvernement et il déclara que ceux au nom de qui il parlait désiraient le relèvement du droit sur la houille menue à 53c. la tonne. En fixant le droit à 50c., le Gouvernement ne s'est pas complètement rendu à cette demande. Mais l'attitude du gouvernement de l'Alberta sur cette question est claire, et si l'on en doute, l'on n'a qu'à consulter les dossiers du ministre des Finances et du ministre de l'Intérieur où l'on verra ce qu'en pense le premier ministre de l'Alberta.

M. GOULD: Il me semble qu'il eût été plus conforme aux principes libre-échangistes prônés par le gouvernement de l'Alberta et M. Greenfield, de demander l'abaissement du droit sur le tout-venant jusqu'à concurrence du droit sur la houille même.

M. CARROLL: Cela ne me concerne pas. J'ignore s'il s'est exprimé publiquement, mais je prends M. Greenfield pour un homme habile. J'ai eu le plaisir de le voir une fois, et sans être juge en hommes, je puis dire que c'est l'opinion que je me suis formée. Je présume donc que M. Greenfield interprétait le sentiment de la province de l'Alberta sur ce sujet. Mon honorable ami a fait signe que non; eh bien, je le renvoie au premier ministre de l'Alberta.

Le très hon. M. MEIGHEN: Apparemment, dans cette province les progressistes ne s'entendaient pas mieux que les libéraux.

M. CARROLL: Les uns et les autres, je ne parle pas des membres de cette Chambre, travaillent de concert en ce qui concerne cette question. Le parti progressiste dans l'Alberta coopère certainement avec le parti libéral sur ce point, et je l'en félicite, car j'en augure certainement un grand bien. J'allais dire, lorsqu'on m'a coupé la parole, que l'on a répandu le bruit dans cette Chambre et au dehors que les propriétaires de mines de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise s'opposaient au relèvement du droit sur la houille menue. Je n'exprimerai pas l'opinion des propriétaires des grandes houillères de l'île Vancouver, mais je citerai celles des propriétaires de mines du pas du

Nid-de-Corbeau. Voici la copie d'une dépêche de Calgary, Alberta, adressée le 17 mars 1925:

Howard Stutchbury,
Hotel King Edward,
Toronto, Ont.

En réponse à votre dépêche du quinze disant que vous apprenez que les exploitants de l'Ouest sont opposés à l'uniformisation du droit sur la houille bitumineuse menue et le tout-venant, l'association a émis aujourd'hui un vœu approuvant l'uniformisation du droit sur l'importation du charbon menu et tout-venant et approuvant aussi l'imposition d'un droit sur coke et briquettes fabriquées avec de la houille grasse —voir ma dépêche du vingt-huit janvier à Camsell.

R. M. YOUNG.

J'ai insisté quelque peu sur ce point que je considère important. Je ferai insérer aux Débats les prix de la houille tout-venant en 1907, 1923 et 1924 afin d'en indiquer l'effet sur le droit *ad valorem*. En 1907, la valeur en douane de la houille menue d'importation était fixée à 65c. la tonne; en 1923, à $3.63, et en 1924, à $2.34. La diminution de 1924 fut la conséquence de l'exportation à vil prix au Canada par les mines des Etats-Unis. Et c'est l'une des choses dont se plaint le premier ministre de l'Alberta. Les importations de houille menue en Canada ont augmenté énormément ces dernières années en comparaison de la houille tout-venant. Entre 1920 et 1924, l'importation de la houille menue, comparativement à l'importation totale de houille, a augmenté de 19 à 26 p. 100. Voilà une autre raison pour uniformer le droit.

L'on parle beaucoup d'immigration et d'émigration. A mon sens, ce gouvernement ou tout autre gouvernement ne devrait pas dépenser les deniers publics à encourager l'immigration dans ce pays des chevaliers de salon et des gommeux de Londres, d'Edinbourg, de Paris, de Vienne, ou de toute autre partie de l'Europe. Notre politique d'immigration devrait être, elle l'est, j'espère, d'amener ici l'Européen robuste disposé à travailler sur nos fermes, dans nos forêts, à nos pêcheries et dans nos mines, et à braver pendant un an ou deux les fatigues et les sacrifices inhérents à l'exploitation de ces industries, des gens qui ne maugréent pas et ne désespèrent pas de jamais réussir en ce pays, parce qu'ils ne deviennent pas millionnaires la première année. Nous devons faire l'impossible pour garder nos propres gens au pays. Le Gouvernement peut aider de diverses façons à retenir permanemment ceux qui vivent sur notre sol. Il est regrettable de voir un si grand nombre de nos meilleurs citoyens prendre la route des Etats-Unis. Nous nous efforçons de les rapatrier, plusieurs reviennent, mais non pas en proportion suffisante pour rétablir l'équilibre en faveur du Canada. Un des malheurs de ce pays c'est que les appels, les réclamations et les clameurs de nos grands centres industriels —je veux dire tout particulièrement nos grands ports maritimes et fluviaux—ont été si forts et si acharnés auprès de ce gouvernement et de tous les autres gouvernements, que, en conséquence, on a prêté une grande attention à ces entreprises, et des choses moins importantes ont été parfois oubliées. Permettez-moi de suggérer quelques moyens qui, à mon sens, aideraient à garder nos gens sur notre sol, à peu ou point de frais pour le pays.

D'abord, le ministère des Postes est en mesure de faire beaucoup pour aider à rendre notre population rurale plus heureuse et plus satisfaite. On peut améliorer et étendre le système de distribution rurale que nous avons aujourd'hui sans qu'il en coûte beaucoup au pays. Dans les districts où la distribution à domicile est impossible, le Gouvernement pourrait faire beaucoup plus qu'il ne fait en accordant aux gens des districts les plus éloignés de chaque province la distribution au moins quotidienne, le dimanche excepté. Cela contribuerait certainement à rendre le peuple plus heureux et plus satisfait. Le ministère de l'Agriculture aussi, je crois, pourrait faire beaucoup dans ce but. On devrait établir des relations entre le ministère de l'Agriculture à Ottawa et tous les districts ruraux les plus éloignés. Ce ministère devrait nommer un ou deux agents de liaison dans tous ces districts ruraux. Ces agents recevraient leurs directives du département par la poste, avec des suggestions quant aux remèdes à apporter à la plupart des difficultés que rencontrent les cultivateurs de ces districts—quant aux moyens d'obtenir de meilleurs résultats sur leur ferme, de conserver leurs forêts, quant à la façon générale de conduire leurs affaires de façon à être plus heureux et plus satisfaits. Le ministère des Mines et des Pêcheries pourrait faire beaucoup pour venir en aide aux pêcheurs, sans frais considérables, leur enseignant les meilleures moyens de préparer leur poisson pour le marché. Puis-je, sans le moindre reproche aux ministères antérieurs ou au ministère actuel, expliquer le point que j'ai tenté de prouver il y a un instant, lorsque j'ai dit que les besoins et les réclamations et les clameurs de nos grands ports maritimes rejetaient tout le reste dans l'ombre et faisaient oublier peut-être au gouvernement que nous avons des milliers de mille de côtes en Canada que l'on n'exploite pas convenablement? Il existe un petit hameau de pêcheurs sur le côté sud du district que j'ai l'honneur de représenter. Il a été fondé par des huguenots français et des Anglais et des Ecossais catholiques trois ans après la fondation de Louisbourg. On y établit quelques petites fermes et on y vivait en paix tout en se livrant à la

culture et à la pêche. Les ingénieurs français d'alors, qui comprenaient bien les questions de valeur pratique pour les gens de ce petit hameau, construisirent à travers le port un brise-lames d'une longueur de cinq ou six cents pieds, à peu près, qui protégeait les barques, les engins de pêche et le reste des pêcheurs contre les vagues de l'Atlantique. Pendant cent vingt ans, ce brise-lames soutint les assauts de l'Atlantique. Pendant cent vingt ans les gens de ce district vécurent des produits de la culture et de la pêche. Ils n'amassèrent pas de grandes richesses, mais ils ont eu le bonheur et la paix. On répara un peu le brise-lames après cent vingt ans, mais finalement la terrible tempête qui balaya toute cette région en 1910 renversa ce qui restait du brise-lames et, maintenant, au moindre signe de gros temps au large ces gens se trouvent dans l'impossibilité de se diriger vers leurs pêcheries sur l'Atlantique avec leurs cent cinquante barques de pêche. On s'adressa au gouvernement du jour à ce sujet et on demanda un crédit pour couvrir le coût des réparations à faire à ce brise-lames. On avait calculé que la somme de $17,000 suffirait et le Gouvernement d'alors plaça dans les crédits de 1911 une somme de $17,000 pour cette fin. Malheureusement, des entreprises plus considérables rejetèrent dans l'ombre les besoins des pauvres pêcheurs de ce hameau. Vint le pacte de réciprocité; le Gouvernement fit un appel précipité au peuple et un nouveau gouvernement fut formé. Puis vint la guerre, période durant laquelle rien ne fut fait. Durant la guerre, cependant, ces pêcheurs vendaient leurs produits si cher qu'il pouvaient gagner leur vie aussi bien en pêchant un seul jour par semaine qu'ils le pouvaient en pêchant cinq ou six jours par semaine avant la guerre. On ne fit pas grand'chose dans ce temps-là. En 1922, je portai la chose à l'attention du Gouvernement, qui répondit: "Nous n'avons pas d'argent. Nous essayons de réduire les dépenses. Nous faisons des économies. Il est vrai que nous dépensons des millions pour faire venir des immigrants, mais nous faisons des économies." En 1923-1924, vingt-cinq familles, dont les pères et les grands-pères et les arrière-grands-pères avaient été les meilleurs citoyens de la Nouvelle-Ecosse, furent obligés, par la force des circonstances que j'ai relatées, de ramasser tout leur avoir et de se transporter aux pêcheries de Gloucester ou ailleurs dans les Etats-Unis.

Nous dépensons des millions pour faire venir des immigrants, mais nous ne dépensons pas mille dollars pour empêcher nos gens de s'en aller. Je ne critique pas le Gouvernement à ce sujet, pas plus que ceux qui l'ont précédé et qui ont refusé d'agir, mais je jette un cri d'alarme et je dis que les besoins et les nécessités des petites localités de ce pays ne doivent pas être éclipsés par les grandes choses que demandent les gens des autres parties du pays.

Nous entendons de tristes histoires sur la situation présente du Canada. Il y a des gens qui disent que la dette publique est si élevée que cela va nous ruiner et que nous ne serons pas capables d'y faire face. La dette publique dépasse de beaucoup deux milliards de dollars, chiffre énorme. Mais, monsieur l'Orateur, si je devais deux milliards et si j'avais un actif d'une valeur incalculable, s'élevant dans les milliards et les milliards, je me considérerais assez en moyens. Oui, nous avons un actif, et notre seul actif perdu est représenté par la dette qui s'est accumulée durant la guerre; mais je ne crois pas que personne, dans cette Chambre ou dans ce pays, puisse dire que l'argent que nous avons dépensé durant la guerre et qui a grossi le chiffre de notre dette, ait été dépensé mal à propos. Oui, nous avons une dette considérable, mais nos ressources sont immenses. Nous importons moins que nous n'exportons, nous vendons plus que nous ne consommons; nous avons un surplus de ce côté. Je ne vois pas là un présage de désastre pour notre pays. Je crois que, du côté commerce, notre pays se porte bien.

Me sera-t-il permis, monsieur l'Orateur, de citer à ce sujet l'opinion d'un économiste anglais, expert en matières commerciales:

Winnipeg, 23 mars 1925.—J'ai confiance que le monde est à la veille de la plus grande expansion commerciale qui ait jamais été vue; et dans ce mouvement vers la prospérité, le Canada est un bon partant.

Ce sont les paroles de sir George Paish. Plus loin, il dit:

Je prévois des prix plus élevés pour le blé canadien pendant un grand nombre d'années. Le Canada est maintenant prêt à augmenter considérablement sa production. Il a les chemins de fer. Tout ce qu'il lui faut, ce sont des fermiers pour cultiver le sol, et il peut se les procurer facilement.

Voilà l'opinion d'un homme que je connais personnellement et que le *Winnipeg Free Press* considère comme un économiste britannique éminent.

J'ai été surpris d'entendre, même de ce côté-ci de la Chambre, même au sein du parti libéral, quelques députés qui commencent à parler sur un ton pessimiste. Hier soir, en cette Chambre, l'honorable député de King (M. Hughes), dans un excellent discours, disait que l'on entend maintenant prononcer plus souvent le mot "sécession" et que le sentiment en faveur de la sécession devient plus accentué dans les Provinces miritimes.

Monsieur l'Orateur, je viens des Provinces maritimes, je suis un citoyen des Provinces maritimes, et je demande: Qu'avons-nous à gagner avec la sécession? Qu'avons-nous à perdre avec la sécession? S'il se trouve quelqu'un, dans les Provinces maritimes ou ailleurs, capable de me démontrer que nous y gagnerons avec la sécession, je ne suis pas tellement ancré dans ma manière de voir qu'il ne puisse me convertir. Mais je prétends, monsieur l'Orateur, que nous serions dans une situation mille fois plus mauvaise dans chacune des Provinces maritimes.

Mon honorable ami de King dit que nous n'avons pas de marché pour notre poisson dans le Canada central et que seulement 2½ p. 100 de notre pêche se vend dans le centre du Canada. Cela peut être vrai aujourd'hui, mais c'est un état de choses dû à la guerre. Avant la guerre, nos chemins de fer transportaient le poisson du Cap-Breton, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dans de bons wagons réfrigérants et nous créâmes un marché merveilleux pour notre poisson dans le centre du Canada. Quand vint la guerre, on supprima ces wagons. Ce service a été repris il y a deux ans par l'administration actuelle de nos chemins de fer et je puis prédire que, d'ici à deux ans, si l'on augmente ce service de wagons réfrigérants, nous n'aurons pas seulement 2½ p. 100 de ce marché dans le Canada central, mais que nous l'approvisionnerons au complet.

M. HUGHES: Nous en avons déjà la plus grande partie.

M. CARROLL: Non, nous ne l'avons pas.

M. HUGHES: Oh oui! je le tiens de marchands de gros de Montréal. En outre, c'est 4½ p. 100 qu'il faut dire et non 2½. Les marchands de gros de Montréal me disent qu'ils importent moins de 1 p. 100 de leur poisson des Etats-Unis.

M. CARROLL: Que mon honorable ami se rappelle que Montréal ne constitue pas le Canada central. Ses notions géographiques sur le pays sont-elles restreintes au point qu'à ses yeux, Montréal est à lui seul le Canada Central.

M. HUGHES: Oh! non.

M. CARROLL: J'ai reçu des lettres de personnes demeurant à Toronto, Hamilton, Guelph et plusieurs autres villes de l'Ontario, dans lesquelles on me dit qu'on a besoin d'une grande quantité de poisson, mais qu'on ne peut se le procurer à cause du prix de transport si élevé depuis la guerre. Les paroles de mon honorable ami de King m'ont étonné.

M. HUGHES: Le prix du transport du poisson de la Nouvelle-Ecosse est fort raisonnable.

M. CARROLL: Absolument. Mais quand fut-il réduit? Peut-on trouver suffisamment de débouchés en un an? Pendant la guerre, nous avons perdu ceux que nous avions. Mon honorable ami ressemble à tant de Canadiens qui veulent devenir millionnaires du jour au lendemain. Nous ne pouvons retrouver nos marchés en une année ou deux. Avant la guerre il fallut onze ans pour établir notre commerce et il nous faudra encore dix ans pour le rétablir.

Quant aux rumeurs de sécession, j'ajoute que, en 1867, lorsque la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick entrèrent dans la Confédération, la Nouvelle-Ecosse comptait 330,000 habitants et le Nouveau-Brunswick, 252,000. Ces provinces existaient depuis cent vingt ans.

M. FORKE: S'il m'est permis d'intervenir dans la discussion, je ferai remarquer à mon honorable ami que le Manitoba exporte du poisson à Saint-Paul, Minneapolis et Chicago. Nous exportons, si je ne me trompe, plus de poisson que la Nouvelle-Ecosse. Mes honorables amis des Provinces maritimes seront peut-être surpris de m'entendre prononcer ces paroles.

M. CARROLL: Je ne m'étonne pas, dès lors, que mes amis de Minneapolis et d'autres régions soient si faibles d'esprit, puisqu'ils se nourrissent de poisson blanc. Dans notre partie du pays, nous avons le bon poisson. Je ne veux pas froisser mon honorable ami, mais je lui ferai remarquer que je ne parle pas du tarif; je parle du prix du transport et des débouchés qui s'offrent à la Nouvelle-Ecosse pour écouler son poisson.

M. FORKE: Je n'avais pas l'intention de critiquer mon honorable ami. Je voulais seulement lui enlever de l'esprit l'idée que nous ne produisons que du blé dans les prairies.

M. CARROLL: Oh! je sais. J'ai pris quelques poissons en Saskatchewan et au Manitoba, et j'ai moi-même été pris parfois aux appâts tendus par des hommes d'un autre calibre que l'honorable député de Brandon.

Je disais, monsieur l'Orateur, que nous ne sommes pas désespérés, dans les Provinces maritimes. En 1867, la population de la Nouvelle-Ecosse était de 330,000 habitants et celle du Nouveau-Brunswick, de 252,000. Telle était la population, alors que ces provinces avaient déjà cent vingt ans d'existence. Durant les cinquante années qui suivirent, la population de la Nouvelle-Ecosse passa à 523,827 et celle du Nouveau-Brunswick, si je ne me trompe, à 387,860. En d'autres termes, la population de la Nouvelle-Ecosse s'accrut de 59 p. 100, en

cinquante ans, et celle du Nouveau-Brunswick, de 54 p. 100. Il se pose parfois pour les habitants des provinces maritimes, des problèmes sérieux, tout comme pour les autres citoyens du Canada. Malgré tout, en tant que Néo-Ecossais, je désire que la masse de notre population soit heureuse et satisfaite de son sort. Et elle le sera. On ne pourrait trouver, à l'heure actuelle, dans la Nouvelle-Ecosse, un seul homme sérieux et loyal, qui pense que la sécession nous apporterait plus de prospérité que nous n'en avons connue et que nous n'en connaîtrons encore dans la Confédération. Il y a quelque temps, les journaux déclarèrent que l'honorable représentant de Springfield (M. Hoey) est un sécessionniste; ce qui prouve seulement que, lorsque la presse découvre une idée, elle la répand à profusion, sans se préoccuper de savoir si, en certains cas, elle est vraie ou fausse. L'honorable député de Springfield ne désire pas plus que moi la sécession. Il est un Canadien à l'esprit large, qui a immigré en notre pays, où il a réussi et où il continuera à prospérer. Nous, Canadiens, désirons recevoir des millions d'hommes possédant l'énergie et l'habileté physiques et intellectuelles de mon honorable ami.

M. FORKE: Très bien! Vous ne les trouverez pas: on ne les fait pas.

M. CARROLL: Quant à moi, j'enseignerai à mes quatre robustes petits Canadiens à chanter toujours: "O Canada, nous saurons te défendre!" Que chaque père canadien apprenne ce refrain à ses enfants et en peu d'années nous aurons en ce pays une population satisfaite et heureuse en dépit du pessimisme outré de l'heure actuelle. Nous avons nos difficultés, mais elles ne sont pas insurmontables; nous pouvons les résoudre et nous le devons. Nous avons tout ce qu'il faut pour cela: les cerveaux et les muscles; la force agissante et la puissance intellectuelle. Nous disposons de grandes ressources naturelles; nous avons un pays merveilleux; et le capital dont nous avons besoin, nous pouvons nous le procurer soit au pays, soit à l'étranger. Pour assurer l'expansion de ce Dominion ce qu'il nous faut c'est de l'optimisme et le sentiment d'un généreux patriotisme canadien. Me faisant l'interprête de la population de la province que j'habite je puis affirmer que nous n'avons aucune crainte pour l'avenir; il nous apparaît brillant.

M. HOCKEN: Monsieur l'Orateur, je m'associe à mon honorable ami qui vient de parler pour déplorer la maladie et l'absence du ministre des Finances. J'ai particulièrement eu du chagrin à la dernière session de ne pas le voir à son siège, parce que j'ai la conviction que s'il eût été ici nous n'aurions pas entendu parler du "glas de la protection" ni du "premier coup porté par le démolisseur". Avec l'expérience qu'il avait acquise au ministère des Finances, il n'aurait rien fait de nature à effrayer le capital comme on l'a fait à propos du projet de l'an dernier. Depuis lors, les capitalistes ont eu trop de défiance et de crainte pour engager de nouveaux fonds dans des entreprises industrielles; avec le résultat que nous sommes aujourd'hui dans une situation plutôt désespérée.

A maintes reprises on nous a dit, monsieur l'Orateur, à propos de la politique du Gouvernement: "Attendez les événements." Pour ce qui est du présent budget, on pourrait compléter la formule ainsi: "Attendez les événements, mais nous vous en laisserons rien savoir," car l'exposé annuel a été soumis avant la fin de l'exercice financier. Dans ce cas on ne saurait avoir un relevé exact des opérations de l'année. Au lieu de nous avoir fourni des chiffres exacts, nous sommes réduits à tabler sur des prévisions, et il va sans dire que ces prévisions ont été préparées en vue de répondre aux exigences du gouvernement actuel. Monsieur l'Orateur, je soutiens qu'en agissant ainsi, le Gouvernement procède d'une façon tout à fait répréhensible. Le gouvernement national devrait donner l'exemple à tous les hommes d'affaires du pays; et si un homme d'affaires ou une compagnie préparait son bilan annuel de la façon dont le rapport annuel du Canada a été préparé pour cette Chambre, cet homme ou cette compagnie s'exposerait, pour le moins, à de lourdes peines. Les lois des provinces du Canada n'autoriseraient pas les compagnies constituées en corporation à publier des rapports fondés sur de simples estimations. Mais, monsieur l'Orateur, ce Gouvernement est au-dessus de la loi et il cherche, par ces moyens, à induire le peuple en erreur. Je ne crois pas, toutefois, qu'il y parvienne. Quant à moi, pour le moins, je ferai tout en mon pouvoir pour démontrer au peuple canadien la façon dont le Gouvernement cherche à le tromper sous certains rapports. Le Gouvernement a été habilement secondé par sa presse et au moyen de son principal organe il a donné au pays un exposé si propre à induire en erreur et si inexact que je crois qu'on doive le signaler. Au lendemain de la présentation du budget on trouvait dans le *Globe* une manchette en 48 points joignant un côté à l'autre de la page, avec la déclaration suivante: "Une économie de $52,000,000 pour les contribuables". C'était une façon de faire croire que le Gouvernement leur avait économisé cette somme par quelque mystérieux moyen. En caractères plus petits je lus qu'on était arrivé là malgré la réduction considérable des impôts. Je voudrais bien savoir de quelle façon ces impôts ont été réduits l'année dernière, et surtout au point de verser $52,000,000

dans les goussets du contribuable? En me rapportant à l'exposé du ministre intérimaire des Finances, je constate que la diminution du revenu est attribuable à un fléchissement dans les recettes de l'accise: la taxe sur les ventes, le droit de timbre et la taxe sur les quittances. Celui qui prétendrait voir là dedans une économie en faveur du contribuable a une singulière tournure d'esprit. Cela établit clairement que l'année dernière le pays a fait pour des centaines de millions d'affaires de moins que l'année précédente. L'homme qui verrait là une preuve de prospérité aurait sûrement besoin d'un cours d'arithmétique élémentaire et de quelques notions rudimentaires des méthodes d'affaires. Le Gouvernement n'a pas réduit les impôts. Il prélève aujourd'hui les impôts les plus élevés qu'on ait jamais perçus au cours de l'histoire du pays. Il a un impôt sur les ventes de 5 p. 100, au lieu de 3 p. 100 qu'il était à son arrivée au pouvoir. Il l'avait élevé à 6 p. 100 et faillit ruiner le pays; il l'abaissa alors à 5 p. 100 et en outre, il préleva l'impôt du timbre sur les quittances, impôt onéreux et vexatoire dont souffre le commerce du pays. Alors, monsieur l'Orateur, il ne s'agit pas d'une réduction d'impôts, mais d'une augmentation et cependant la presse ministérielle ment au point d'annoncer en gros caractères que le contribuable a économisé 52 millions. Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) n'a pas fait de déclaration pareille, il n'oserait pas en faire, je pense, parce qu'il a une réputation à sauvegarder. Que dis-je? Nous avons appris que cela ne peint pas son importance. C'est un surhomme. Je rends volontiers hommage à son urbanité et je prise fort son honnêteté; je suis donc convaincu qu'il n'inspirerait pas des déclarations comme en a publié le principal organe libéral du Dominion, une déclaration intentionnellement fallacieuse, je crois, car je ne puis concevoir qu'un journaliste conscient de ses responsabilités, appelé à rédiger les titres pour un journal comme le *Toronto Globe*, soit assez peu intelligent pour se croire autorisé à faire une pareille assertion.

On fait grand état de l'excédent allégué par le Gouvernement. Toutes les législatures et tous les gouvernements que nous avons eus depuis la Confédération se sont targués ainsi d'un excédent, et ces déclarations sont en général susceptibles de plusieurs interprétations, mais voici un surplus fort modeste, $1,800,000. Il est à remarquer que le Gouvernement l'obtient en faisant une évaluation arbitraire du revenu de ce mois, car s'il avait calculé le revenu de ce mois d'après la moyenne de l'année, au lieu d'un excédent, c'est un déficit qu'il aurait dû avoir. Le Gouvernement déclare qu'il y a un excédent de $1,800,000 et il ajoute à cette somme 4 millions d'intérêts dus sur un prêt inactif. La Roumanie et la Grèce doivent plusieurs millions à ce pays. Elles n'ont pas payé les intérêts qui s'élèvent à 4 millions, une somme importante, et le Gouvernement a l'audace de déclarer qu'il faut inscrire dans l'actif cette somme de 4 millions restée impayée depuis des années. Il va plus loin, monsieur l'Orateur, il appelle cela un revenu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un nouvel actif.

M. HOCKEN: Un nouvel actif. Il intitule cela un revenu, mais cette somme, il ne l'a pas. Un revenu, c'est quelque chose que vous avez en main, quelque chose qui a été payé, mais il inscrit cette somme comme revenu, l'ajoute à l'excédent et porte le revenu à $5,800,000. Je crains que mes honorables amis ne suivent l'exemple des anciens administrateurs de la Home Bank. Ceux-ci faisaient une recette de l'intérêt sur les prêts inactifs et voilà ce qui amena leurs difficultés et leur insolvabilité finale. Nous n'avons qu'à pousser un peu plus loin le procédé, jusqu'au point où nos ressources naturelles seront insuffisantes et où notre actif ne suffira plus à payer les intérêts accrus de notre dette et nous serons alors aussi insolvables que la Home Bank. J'ai une grande confiance dans le peuple de ce pays et je ne crois pas que nous allions jusque-là, car je m'attends que dans le cours de l'année ou peut-être l'an prochain le peuple change de bureau de direction, et ensuite nous n'aurons plus cette méthode de ranger dans l'actif et les revenus les intérêts impayés des prêts inactifs.

Le Gouvernement fausse gravement la vérité quand il annonce au pays que la dette a augmenté de treize millions. C'est toujours quelque chose qu'il fasse cet aveu. Il aurait pu majorer l'estimation des revenus du mois et réduire la dette de quelques millions de plus, mais il est apparemment allé aussi loin dans cette voie qu'il a cru prudent de le faire. Mais si nous prenons les opérations de l'année, nous constatons qu'au lieu d'avoir augmenté de treize millions la dette s'est accrue de cent cinq millions. Je vais indiquer la source de l'augmentation et je défie n'importe qui de contester l'exactitude de mon exposé. Le Gouvernement a fait des avances de 82 millions aux chemins de fer nationaux. Il a garanti chaque obligation et c'est autant une obligation d'Etat que si le nom des chemins de fer nationaux ne figurait pas du tout dessus. Le crédit du Canada est engagé pour payer ces obligations jusqu'à concurrence de 82 millions. Ensuite il y a une majoration de 6 millions au moins dans l'évaluation des re-

venus du mois. Le ministre estime les revenus de mars à 35 millions. Rien ne le justifie de faire ce calcul. L'opération qu'il fallait faire c'était de diviser par douze les revenus de l'année, et si le ministre avait fait cela, il aurait estimé le revenu à 29 millions, au lieu de 35, mais il a ajouté le revenu de ce mois que personne ne peut indiquer avec précision avant la fin du mois et il a déposé son budget avant qu'il fût possible de faire la comptabilité avec une justesse absolue. Par ce procédé singulier—déshonorant, plutôt, je pense—il a obtenu ce qu'il présente comme une valeur de 6 millions. Je soutiens qu'il faudra ajouter cette somme à la dette nationale et l'intérêt impayé de 4 millions qui grossit la dette nationale, et le ministre convient de 13 millions. Cela fait en tout 105 millions ajoutés à la dette du pays durant le présent exercice. J'affirme que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a gravement erré, d'abord, en mettant des dettes au compte du capital et en les inscrivant à l'actif, et, en second lieu, en faisant une évaluation excessive des revenus pour donner meilleure apparence à son exposé annuel qu'il aurait pu retarder jusqu'à la date où il eût été en mesure de fournir les chiffres précis.

Je ne sais pas ce que disait un banquier à un commerçant qui, imitant l'exemple de notre ministre des Finances, présenterait un bilan annuel basé sur les résultats du dernier mois de l'année. Sans avoir beaucoup d'expérience des banquiers, je suis porté à croire que le mien me renverrait en m'avertissant d'être plus exact dans mes prévisions et de ne compter à l'avenir que sur un crédit réduit. Envisagé d'après l'état des finances nationales l'exposé mirobolant du ministre des Finances n'est pas conforme à la réalité des faits. J'ajouterai même que le poids des impôts votés par la Chambre est en train de ruiner le commerce. Cela est prouvé par le rendement de l'accise qui se chiffre par 35 millions de moins que l'année précédente. Ce qu'a rapporté la taxe sur les ventes et l'impôt du timbre peut être pris pour une indication sûre à cet égard. C'est le meilleur baromètre possible pour connaître l'état des affaires. La moins-value de cet impôt représentée par 35 millions nous convainc que le Gouvernement a trop alourdi les charges fiscales et provoqué par le fait une diminution des transactions commerciales.

Le commerce sera grandement désappointé de ne bénéficier d'aucune réduction de l'impôt sur les ventes. C'est un impôt dur à porter et, qui a sa répercussion dans toutes les branches d'activité commerciale. J'ai pensé à dresser une liste pour l'édification de la Chambre et du ministre des Finances dans laquelle seraient réunies les différentes taxes qu'on paye à l'Etat dans ma province; ce doit être la même chose ailleurs.

Tout commerçant et hommes d'affaires a dix impôts à acquitter. Au gouvernement fédérale il faut qu'il paye l'impôt sur les revenus, l'impôt sur les ventes et l'impôt du timbre sur les chèques et reçus qu'il émet. Le gouvernement provincial lui réclame la contribution à la caisse des accidents du travail et dorénavant une taxe sur la gazoline. Pour qu'on ne pense point que cette dernière taxe est de peu d'importance je vous dirai qu'à Toronto il y a des gérants qui estiment la contribution de leur établissement à au moins mille dollars par année. Voilà donc six différents impôts. On a encore à payer les cotisations municipales, sur les immeubles, sur les établissements et bureaux d'affaires, la taxe du revenu et les charges de riverains.

M. CALDWELL: La taxe de la gazoline ne s'applique-t-elle qu'aux établissements de commerce?

M. HOCKEN: A toute la gazoline employée, car elle est perçue du vendeur. On ne fait pas de distinction entre les consommateurs.

L'hon. M. MANION: Les cultivateurs en sont exonérés.

M. HOCKEN: En effet. L'inconvénient, c'est que toutes ces taxes sont ajoutées au prix de la fabrication. On dit que c'est le consommateur qui l'acquitte. Le fait n'est pas douteux.

M. KELLNER: L'orateur a oublié l'impôt douanier.

M. HOCKEN: Vous pouvez l'ajouter, si vous voulez. Je parle des impôts directs. En outre, il y a de longues déclarations à faire, qui peuvent être assimilées elles-mêmes à une taxe, puisque l'on est obligé de recourir aux services d'experts comptables pour l'établissement de la déclaration à l'impôt, et ce sont des frais de plus.

L'industrie paye la plus grande partie des impôts douaniers prélevés sur les contribuables canadiens. Mais je voulais parler principalement des contributions directes qu'il faut prélever sur les recettes et qui embarrassent tant les affaires. On se reprend sans doute sur le consommateur, mais l'effet est de diminuer la puissance d'achat de ce dernier dans les villes. Le produit fabriqué se vend plus cher et se vend moins; c'est une circonstance qui force à en augmenter le prix davantage. Toutes ces taxes élèvent le coût de la vie.

On se lamente sur la cherté de la vie. Mais tout ce qui tend à augmenter le prix des objets contribue au renchérissement. Les impôts embarrassent gravement le commerce dans ses diverses ramifications. Elles rendent plus difficile la lutte à soutenir contre la concurrence des marchandises américaines. Ceux qui lisent les journaux savent que les impôts ont été abaissés dans les Etats-Unis. Leur président, M. Coolidge, se propose de les amener à $25 par tête. En Canada on payait au fisc, l'année dernière, $47 par tête. Cela ajoute aux difficultés du commerce et de la concurrence que nous livrent les industries américaines. On ne saurait écarter cette situation et dire qu'elle n'a aucune importance. Au vrai, elle constitue une gêne sérieuse pour l'industrie canadienne. Cela favorise la pénétration de notre champ d'activité économique par les capitaux américains. Je me demande si mes honorables amis se rendent compte jusqu'à quel point les capitalistes américains envahissent notre domaine? Le capital américain accapare nos industries les unes après les autres et même certaines institutions qui sont établies depuis nombre d'années. Nous avons un cas de cette nature à Toronto; il s'agit d'une industrie qui était en exploitation lorsque j'avais à peine cinq ans. Cette industrie ne date donc pas d'hier et elle est devenue la plus considérable de son genre au pays. Je fais allusion à la Christie-Brown Biscuit Company. Cette fabrique est passée aux mains de la International Biscuit Company des Etats-Unis, le trust du biscuit. Voilà un exemple de la pénétration économique du domaine industriel du Canada par le capital américain. Voilà une situation grave, car, du moment que les capitalistes d'un pays acquièrent la haute main sur les industries d'une autre nation, ils sont en mesure de causer un tort sérieux au pays tributaire. Il n'est guère sage pour un pays, surtout un pays de l'étendue du Canada, de s'assujettir dans l'ordre économique à une nation comme les Etats-Unis et d'y puiser tous les capitaux nécessaires au développement de nos industries. Il serait mille fois préférable pour nous d'obtenir les capitaux dont nous avons besoins de l'Angleterre avec laquelle nous entretenons des relations si étroites. Je ne m'opposerais pas tant à l'invasion des capitaux américains si je ne craignais de voir le drapeau étoilé flotter au-dessus de nos fabriques de biscuit ou des autres établissements industriels du Canada. J'ai reçu des lettres récemment d'un certain courtier de Wall Street, New-York appelant mon attention sur le fait que les capitalistes des Etats-Unis envahissent notre domaine et ont la haute main sur nos principales industries. J'ai été invité à formuler une opinion sur l'avenir du Canada, car les financiers de New-York regardent cette invasion pacifique comme le prélude de la pénétration politique du Canada par les Etats-Unis. L'idée n'est pas de moi; elle réflète l'opinion d'un homme d'affaire du district financier de New-York. Quoi qu'il en soit, la situation sera sérieuse pour le Canada s'il faut que nos industries dépendent encore plus à l'avenir du capital des Etats-Unis.

L'aboutissement inévitable de tous ces impôts excessifs c'est le marasme de l'industrie qui fait sentir ses effets sur toutes les classes de notre population.

M. SPEAKMAN: L'honorable député prétend-il que le placement de capitaux américains au Canada est la conséquence de l'établissement chez nous d'impôts excessifs?

M. HOCKEN: Je prétends que les taxes élevées créent des difficultés pour notre commerce.

M. FORKE: Le capitaliste anglais se trouverait en face de la même situation.

M. HOCKEN: Je serais plus satisfait si nous avions affaire aux capitalistes de la Grande-Bretagne. L'honorable député préfère-t-il voir nos industries sous la dépendance du capital des Etats-Unis?

M. FORKE: J'ai essayé de suivre le fil du raisonnement de mon honorable ami. Pour ce qui est des impôts, je ne puis voir quelle différence il y a entre le capital anglais ou américain. L'un ou l'autre sera tenu d'acquitter les taxes. Pour ma part, je partage l'avis de l'honorable député; je préférerais de beaucoup que nous eussions affaire aux capitalistes anglais.

M. HOCKEN: Parfaitement. Les industries canadiennes trouvent difficile de continuer les affaires et elles tombent aux mains d'un trust international sous le régime duquel elles peuvent être exploitées à meilleur compte que si elles gardaient leur identité d'entreprises canadiennes. Elles n'auront pas moins à souffrir du fardeau des impôts par le fait qu'elles sont passées aux mains des capitalistes américains; mais les puissants syndicats qui contrôlent les industries canadiennes et les exploitent sont en mesure de continuer les affaires alors que les entreprises canadiennes seraient acculées à la faillite.

M. EVANS: L'honorable député est-il en mesure d'expliquer pour quelle raison un aussi fort montant des capitaux canadiens est placé à l'étranger. Pour ne citer qu'un exemple, prenons l'industrie du sucre à Cuba, des trans-

ports au Brésil et autres industries qui sont financés par le capital canadien.

M. HOCKEN: L'un des principaux reproches que je fais au système de taxes en vigueur, c'est qu'il empêche le placement des capitaux canadiens dans nos industries. De fait, nos capitalistes retirent de meilleurs bénéfices en achetant des obligations des chemins de fer Nationaux garanties par l'Etat et portant intérêt à 5 p. 100 que s'ils plaçaient leurs fonds dans des entreprises industrielles. De plus, les capitaux placés dans les entreprises industrielles au Canada sont à la merci d'une nouvelle augmentation des impôts, ce qui rend d'autant plus difficile leur exploitation.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député sait-il que 900 millions de dollars de capital canadien se trouve exempté de toutes taxes en conséquence des méthodes financières inaugurées par le parti qu'il a appuyé?

M. HOCKEN: Parfaitement; je sais qu'il y a des capitaux placés en obligations de l'Etat et exemptés de toutes taxes jusqu'à concurrence de cette somme. Je me demande toutefois quelle est la proportion de cette somme détenue aux Etats-Unis? Les gros capitalistes américains ont affecté des sommes énormes à l'achat de ces obligations d'Etat exemptées de toutes taxes jusqu'au point d'appeler l'attention du public et de la presse des Etats-Unis sur ces transactions. On considère cet état de choses comme très sérieux aux Etats-Unis et ces énormes accumulations de capitaux ont servi à acquérir une grande partie de ces 900 millions de dollars d'obligations du Canada.

L'hon. M. ROBB: Non pas une très grande proportion.

M. HOCKEN: Combien?

L'hon. M. ROBB: Mes renseignements me portent à croire que la majorité des obligations sont au Canada.

M. HOCKEN: Cela est assez vague. Prenons le cas d'un capitaliste canadien qui peut placer son argent dans l'achat d'obligations canadiennes non imposables à 5 p. 100. S'il plaçait ses capitaux ailleurs il serait forcé de payer un impôt sur le revenu de 30, 40 et 50 p. 100 alors qu'en se contentant d'un modeste intérêt sur les obligations non imposables il peut encore y gagner beaucoup.

L'hon. M. ROBB: Je le concède.

M. HOCKEN Et c'est autant l'argent de perdu pour le développement de nos industries et de nos ressources naturelles vu qu'il est lourdement grevé. Dans les circonstances je ferai observer au ministre qu'il n'est rien de plus urgent aujourd'hui qu'une réduction d'impôts. Sans cela nous ne pourrons jamais faire une concurrence avantageuse aux Etats-Unis. Les taxes exorbitantes se constatent par la dépression des industries et des affaires et cela est amplement prouvé par les statistiques qui nous ont été fournies. Par exemple, les impôts d'accise nous ont rapporté environ $35,676,000 de moins que l'an dernier. Ce sont encore ces impôts injustes qui sont la cause de l'expatriation aux Etats-Unis d'un si grand nombre de nos compatriotes.

Mon honorable ami (M. Forke) nous a dit l'autre soir que la politique du ministère actuel, telle qu'il l'interprétait, a pour objet un abaissement du coût des choses nécessaires à la vie. Eh bien! tandis qu'il parlait, j'ai songé que le Gouvernement avait sans doute réussi à diminuer le prix d'un article important, et je lui en reconnais tout le mérite. Il a certainement réduit ce que je considère de première nécessité et sur quoi tout repose, je veux dire les salaires. Au Cap-Breton, la paye est limitée à trois jours par semaine et il en est de même dans d'autres parties du pays, alors qu'en certains endroits il n'y en a pas du tout. Je concède volontiers au Gouvernement ce mérite auquel il a droit.

Non seulement les nôtres traversent la frontière mais le chômage en est rendu au point que les particuliers aussi bien que les municipalités sont mis à contribution. Le Gouvernement n'assume aucune responsabilité en ce qui concerne les sans-travail, sans doute parce que la loi constitutionnelle n'en dit rien. Les particuliers sont obligés de faire la charité à ces chômeurs et des missions évangéliques donnent des repas gratuits dans notre ville. La municipalité dépense des milliers de dollars par semaine pour maintenir un refuge. Chaque nuit, les postes de police sont encombrés de gens qui n'ont pas d'autre gîte pour la nuit. A ma connaissance, jamais les postes de police n'ont été si remplis de sans-abri. Il n'y a qu'un remède à cette situation et c'est un dégrèvement des impôts, un peu plus d'encouragement aux industries afin que ces malheureux aient du travail. Je ne trouve aucune mention de ces problèmes dans le budget; c'est comme s'ils n'existaient pas et je crains que le Gouvernement ne leur prête l'attention qu'ils méritent.

Il est fort bel et bon de parler d'optimisme. De temps à autre quelqu'un qui ne manque de rien, qui touche un bon salaire, ou vit peut-être sous la protction d'une institution publique, fait un discours devant un Canadian Club et dit: "Soyons optimistes." C'est très bien dans un sens, et je ne connais pas de plus fervent optimiste que moi-même. Mais

celui qui n'a rien ni dans l'estomac ni dans son gousset, qui ne sait où reposer sa tête et n'a aucune espérance, peut difficilement montrer de l'optimiste. S'il le faisait dans ces conditions, il serait comparable à ce fameux héros de Dickens qui jugeait méritoire de sa part de montrer de la gaîté seulement lorsqu'il était victime des circonstances les plus adverses.

M. FORKE: Mark Tapley.

M. HOCKEN: C'est lui. Ce n'était qu'écrasé sous le poids des revers qu'ils se croyait en droit de tirer vanité de sa bonne humeur. Mais il n'est guère facile à un affamé d'être optimiste. J'ai une grande confiance dans les Canadiens. Je les ai vus traverser des temps difficiles et serrer leur ceinture sans sourciller. En plus d'une occasion nous avons retrouvé le chemin de la prospérité.

M. CHARTERS: Que dites-vous de la réduction sur les pamplemousses?

M. HOCKEN: Les pamplemousses n'apaisent pas la faim, hormis d'en manger la pelure; et peut-être qu'alors la digestion n'y trouverait pas son affaire. J'ai remarqué que d'ordinaire le Canada revient à la prospérité par le chemin des élections; et je ne crois pas que ces dernières puissent se faire attendre longtemps maintenant. Cela me rend optimiste.

Apparemment le ministère actuel est convaincu que le propre d'un gouvernement vraiment éclairé est de découvrir de nouvelles sources d'impôt. Au lieu de pratiquer l'économie la plus scrupuleuse, au lieu de diminuer dans toute la mesure du possible les frais d'administration, il n'y fait pas apparemment le moindre effort. Au cours de cette dernière année la commission du service civil a nommé 1,572 nouveaux fonctionnaires, à la demande du Gouvernement. Voilà assurément des nominations bien trop nombreuses si le Gouvernement veut sincèrement réaliser des économies.

Il me fait plaisir, monsieur l'Orateur de constater que l'agriculture est prospère, que les produits agricoles se vendent un bon prix. Mais je voudrais voir le maraîcher dont l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) a parlé hier aussi prospère que le producteur de grains. Je voudrais voir un peu plus de prospérité chez les commettants de l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham) car dans sa circonscription aussi on se livre à la culture maraîchère. Tout le long du lac Erié et dans les comtés du sud qui longent le lac Ontario on voit des jardins et je trouve que ces maraîchers doivent être considérés comme agriculteurs. J'ignore quel nom leur donneraient mes honorables amis à ma gauche; toujours est-il qu'ils cultivent la terre, qu'ils produisent ce que veut le public. Mais voilà, à cause de l'état actuel de notre tarif l'appétit pour ces produits est rassasié avant que les nôtres canadiens soient sur le marché. L'honorable député de Brandon (M. Forke) prétend qu'il faut s'en prendre au climat; on ne peut avoir raison du climat, donc rien à faire. Mais, au contraire, il y a bien moyen d'y remédier. Que le fisc impose ces primeurs, les fruits surtout, les acheteurs payeront l'impôt, le Trésor en bénéficiera d'autant et nos cultivateurs maraîchers en tireront certains avantages.

M. PUTNAM: L'honorable député préconise-t-il l'imposition de cette taxe?

M. HOCKEN: Décidément je préconise de tout cœur l'imposition d'une taxe plus élevée sur les primeurs et autres produits maraîchers.

S'il faut en croire les apparences, monsieur l'Orateur, les ministres sont hantés par la terreur de l'action. Le budget n'apporte aucune diminution au tarif à cause de l'Est et aucun relèvement à cause des fermiers de l'Ouest; le Gouvernement n'ose rien changer. Il fait un peu l'effet d'une dame qui traverse une de nos rues d'Ottawa par ces temps fangeux: elle marche avec la plus grande circonspection cherchant à chaque pas où poser le pied. Mais les capitalistes n'ont plus confiance au ministère actuel. Le véritable ministre des Finances,—ou plutôt le ministre malade, n'eût jamais effrayé les capitalistes comme le firent l'an dernier au moins trois des membres du Conseil. Il n'eût pas rendu tout placement risqué aux yeux des capitalistes. Je suis persuadé qu'au contraire il aurait fait ce qu'il avait promis: il aurait donné une mesure de stabilité au tarif douanier. Sans doute aurait-il indisposé les honorables représentants à ma gauche, mais sa connaissance des affaires et son expérience...

M. EVANS: Ils ont reconnu leur erreur.

M. HOCKEN: Oui, le ministre des Finances doué d'un jugement et d'une compétence exceptionnels et fort d'une expérience précieuse, était cloué au lit par la maladie; et ils ont reconnu leur erreur. Ils n'ont pas seulement abaissé le tarif; encore ont-ils jeté la peur dans l'âme de quiconque savait comprendre l'expression: "Le premier coup du démolisseur"

Un mot maintenant sur une autre question, le droit d'exportation sur la force motrice. Avant de l'aborder toutefois je veux dire ceci: un gouvernement qui voudrait réellement encourager l'industrie canadienne, qui voudrait sincèrement nous mettre en mesure de tirer le plus de profit possible de nos ressources na-

turelles frapperait le bois à pâte d'un droit d'exportation, voire même décréterait un embargo sur ce produit. Que je sache, il n'y a rien qui ajouterait si sûrement à la richesse industrielle du Canada, sans qu'il fût nullement nécessaire de recourir au tarif, que de développer chez nous l'industrie du papier. Notre bois, nous le laissons couper et exporter en billes, ce qui rapporte une somme insignifiante, au lieu de prendre la légitime et saine attitude de dire: "Voici une des grandes richesses naturelles du pays; nous allons en faire ici même l'exploitation industrielle. Nous exporterons le produit complet ou nous n'en laisserons pas sortir du pays". Si le Gouvernement adoptait cette attitude les provinces de Québec et d'Ontario seraient bientôt dotées de nombreuses papeteries et notre situation commerciale serait sensiblement améliorée.

M. WARNER: N'est-il pas probable que cette exploitation serait faite avec des capitaux américains?

M. HOCKEN: Si c'était du capital américain, les salaires iraient au moins aux ouvriers canadiens et l'épicier, le cordonnier et le cultivateur canadien en profiteraient.

M. WARNER: Je pensais que l'honorable député craignait le capital américain.

M. HOCKEN: Je ne suis pas sûr que ce serait tout du capital américain. On peut avoir des capitaux anglais pour de bonnes entreprises et il n'y a pas de raison pour ne pas établir un peu partout dans les deux provinces des usines comme celle de Sturgeon-Falls, qui est exploitée avec des capitaux anglais. On ne pourra garder nos gens qu'en leur donnant du travail; lorsque vous leur donnez de l'emploi et de bons salaires, comme le font les papeteries, la prospérité devient générale et s'étend au marchand, au cultivateur, à tout le monde, même au banquier bien que nos honorables collègues du parti progressiste ne l'aiment guère.

M. MACLEAN (Prince): Je vois dans votre journal que nos gens reviennent.

M. HOCKEN: Mon honorable collègue nie-t-il qu'il y ait un exode vers les Etats-Unis?

M. MACLEAN (Prince): Non, mais avec le Gouvernement actuel, ceux qui sont partis reviennent.

M. HOCKEN: Combien.

M. MACLEAN (Prince): Le mois dernier, 44,044.

M. HOCKEN: Et durant la même période, il en est parti 160,000. Si mon honorable collègue est satisfait de ce genre d'échange, moi, je ne le suis pas.

Je dirai quelques mots, monsieur l'Orateur, au sujet de l'impôt sur l'énergie électrique. On nous dit que cet impôt produira un rendement de $400,000. Or, là-dessus, les municipalités d'Ontario en paieront la moitié. Ce ne sont pas ceux qui emploient l'électricité qui paieront, car les contrats actuels dans la province d'Ontario sont des contrats de longue durée et les municipalités ont dû s'y conformer en faisant l'acquisition des usines qui fournissent l'énergie électrique de l'autre côté de la frontière. Ces usines appartiennent aux municipalités. La Toronto Power Company et la Ontario Power Company vendent à elles deux environ 100,000 H.P. aux Etats-Unis. Elles seront obligées de continuer à fournir leurs clients aux mêmes prix; ce nouvel impôt signifie donc que les consommateurs d'électricité dans l'Ontario devront payer $200,000 au gouvernement fédéral. Si l'idée est d'imposer une taxe pour retirer un revenu d'une ressource naturelle exportée — et je ne vois pas d'autres raisons — on se trompe grandement en ce qui concerne la province d'Ontario; car, comme je l'ai expliqué il y a des contrats et les municipalités propriétaires de ces usines devront s'y conformer encore longtemps. Mais ce n'est pas la principale objection. Je veux dire, monsieur l'Orateur, et j'oserai même affirmer qu'on rappellera un jour dans cette enceinte que ç'aurait été une excellente politique d'interdire l'exportation de l'énergie électrique, comme je le propose. J'ignore s'il y a d'autres députés de mon avis; mais, peu m'importe, je suis prêt à défendre cette proposition, car, d'après moi, elle est très importante pour le Canada. Il y a vingt ans, le pouvoir électrique ne nous intéressait guère. On ne l'employait pas beaucoup; mais, depuis ce temps-là, l'électricité est devenue une nécessité dans les foyers et dans les usines. Or, puisque nous sommes certains que nous aurons besoin nous-même un jour de l'énergie qu'on exploite aujourd'hui et qu'on pourra exploiter demain, je dis que c'est absurde de la laisser exporter.

M. SNOWBALL: Puis-je demander quelle perte on fait en laissant exporter actuellement cette énergie électrique? Est-elle irrémédiablement perdue une fois exportée ou bien sera-t-elle encore à notre disposition l'an prochain?

M. HOCKEN: L'énergie une fois exportée est pour ainsi dire à jamais perdue. En effet, il n'y a personne aux Etats-Unis qui ne passera un contrat à moins que ce ne soit pour une durée si longue qu'à son expiration notre pays ne puisse plus se libérer. Les frais d'installation pour une usine employant une grande force électrique sont si élevés que personne

là-bas ne pourrait se permettre d'engager des capitaux dans une pareille entreprise, sans être assuré d'un approvisionnement continu et de longue durée. Il y a actuellement un projet en train pour l'exploitation des chutes du Carillon. D'après les renseignements que je possède, on va pouvoir en retirer une force de 400,000 H.P., dont 100,000 seulement seront réservés au Canada. Trois cents mille H.P. de la force motrice créée à cet endroit seront exportés aux Etats-Unis et cela sur la base d'une entente de vingt-cinq ans.

L'hon. M. ROBB: Où mon honorable ami prend-il ce renseignement? Sur quoi se base-t-il pour faire cette déclaration?

M. HOCKEN: Je l'ai trouvé dans un journal et c'est un sujet de conversation pour un peu tout le monde. On le répétait à Québec, hier.

L'hon. M. ROBB: Le Gouvernement n'en a pas entendu parler.

M. HOCKEN: Il est bien des choses dont le Gouvernement n'entend pas parler le premier. Il n'y a pas de doute qu'on ne se propose d'exploiter les chutes à cet endroit.

L'hon. M. ROBB: On n'y a pas encore donné un coup de pioche, que je sache et il n'existe pas de contrat.

M. HOCKEN: Il n'y a pas de contrat? Néanmoins, on en parle depuis quelque temps et les journaux d'hier ont énuméré des propositions et cité des chiffres définis; je cite donc les journaux d'hier. Néanmoins, je suis satisfait de laisser ce point de côté si cela peut plaire à mon honorable ami et je vais baser mon raisonnement sur autre chose. On peut prétendre qu'un embargo sur la force motrice froisserait les Etats-Unis parce que c'est un procédé hors de l'ordinaire. Mais la situation n'est pas ordinaire en ce qui touche la force motrice. La force motrice n'est pas semblable aux autres richesses naturelles; elle constitue une exception: Je tiens à faire observer que si nous n'imposons pas l'embargo à présent nous ne pourrons pas en imposer un plus tard qui soit effectif. Après que nous aurons exporté—et nous exportons de grandes quantités de force motrice aux Etats-Unis depuis un temps considérable, il nous sera impossible de mettre un embargo sur les exportations sans créer des complications internationales graves. Bien que les Etats-Unis puissent aujourd'hui s'offenser si nous agissions de cette manière; ils auraient bien davantage le droit d'être offensés si nous adoptions cette attitude au bout de vingt ou vingt-cinq ans, alors que nous nous apercevrions de l'erreur commise et que nous voudrions la réparer. Je prétends que la force motrice hydraulique est la plus importante de nos richesses. C'est une chose perpétuelle. Ce n'est pas comme une mine qu'on peut creuser puis épuiser, mais quelque chose qui dure perpétuellement et d'une qualité telle que la nation ne possède aucune richesse naturelle qu'on puisse lui comparer. Pour nous, du Dominion, c'est notre plus solide espoir de concurrencer heureusement les Etats-Unis sur le terrain industriel. Pour une grande industrie, la force motrice à bon marché est de la plus haute importance et le Canada, en possédant une aussi grande quantité qu'aujourd'hui, se trouvera en mesure de faire concurrence aux Etats-Unis, à mesure que nous exploiterons nos chutes d'eau et avec un tarif douanier moins élevé puisque cela nous servira comme mesure de protection.

La force motrice est une nécessité dont on se sert partout dans l'existence moderne. Les municipalités ajoutent au plaisir et au bien-être de la vie par l'éclairage électrique, comme en utilisant l'électricité pour leurs services municipaux et de bien d'autres manières. On s'en sert dans toutes les villes où il y a des ascenseurs. On s'en sert dans l'industrie et c'est elle qui a fait de l'ouest d'Ontario une active ruche industrielle laquelle s'est développée considérablement depuis que l'énergie électrique a été mise à la portée de tous. Elle a plus fait que toute autre chose pour l'accroissement de l'industrie dans l'ouest de l'Ontario, et elle apporte à nos maisons comme à nos fermes—dans les foyers ruraux comme dans ceux des cités et des villes—des commodités pour la maîtresse de maison, pour le père et pour tous les membres de la famille. Rien aujourd'hui n'est plus intimement lié à notre existence, au triple point de vue financier, social et municipal que cette force active par nous possédée et c'est pourquoi je demande qu'on ne l'exporte pas.

Permettez-moi de dire quelques mots des exploitations qui se sont développées au cours des dernières années. Je vais reculer de deux années, jusqu'à l'installation de l'usine génératrice de Chippewa, alors que le premier générateur a été installé. Il n'y a que deux ans et néanmoins cette usine donne aujourd'hui 400,000 H.P. Toute la force motrice est distribuée et cependant les gens en demandent davantage. Malgré ces progrès rapides, la demande n'est pas satisfaite. Cette force motrice ne va pas à l'industrie parce que je suis d'avis qu'il y a moins de force motrice utilisée aujourd'hui par les industries de l'ouest d'Ontario qu'il n'y en avait

il y a deux ans. Il y a moins d'usines qui qui fonctionnent et aucune ne travaille sans interruption. L'électricité est allée dans les maisons et les municipalités pour rendre la vie plus agréable et plus plaisante.

J'en conclus, monsieur l'Orateur, que si nous pouvions développer un million de H.P. dans notre province il ne se passerait pas beaucoup de temps avant que toute cette force motrice fût en demande et on s'en servirait au bénéfice de l'industrie et du peuple en général, à quelque catégorie qu'il appartienne.

A mon sens nous ne faisons que commencer à jouir des avantages qu'on peut obtenir par la génération et la distribution de ce merveilleux agent de la vie civilisée. Je ne crois pas que personne puisse prévoir actuellement l'avenir. A en juger d'après le passé, le Canada utilisera plus d'énergie électrique à l'avenir. Il n'y a qu'une vingtaine d'années environ, M. P. W. Ellis de Toronto et M. Patinson de Brantford commençaient à étudier la question d'aménager les chutes Niagara en vue de transmettre l'énergie électrique à la cité de Toronto, et, bien que je n'aie pas de statistiques sous la main, je ne crois pas exagérer en disant que la production et l'utilisation de la force motrice dans la province d'Ontario représentent actuellement un million de H.P. Si cela s'est fait durant ces vingt dernières années, à quoi ne devons-nous pas nous attendre durant les vingt années à venir. Et ne devons-nous pas prévoir davantage? Ne devons-nous pas essayer de prévoir les besoins futurs du pays et tâcher d'agir de façon à y pourvoir.

En ce qui concerne ma province, ce droit d'exportation n'est pas très important: cela représente $200,000 pour les municipalités qui peuvent supporter cela mieux que d'autres choses. Je ne crois pas que ce droit d'exportation nuise sérieusement à la province d'Ontario, mais il n'en sera peut-être pas de même pour la province de Québec, était donnée la situation actuelle. Je ne suis pas chargé de surveiller particulièrement les intérêts de cette province, je tiens seulement à la prospérité de toutes les parties du pays. Mais je voudrais convaincre les honorables députés de Québec que l'exportation de l'énergie expose gravement leur province et qu'elle a beaucoup plus besoin d'un embargo que la province d'Ontario. Le gouvernement de cette dernière a donné aux municipalités la haute main sur les forces hydrauliques, qu'elles commanderont à l'avenir. Heureusement, l'Ontario est en état de se protéger et de régler l'exportation de l'énergie: toute l'énergie générée sur son territoire sera utilisée pour l'avantage de sa population et de son industrie. La situation est différente dans la province de Québec. La législature de cette province a manqué de prévoyance; elle n'a jamais songé à l'exploitation par l'Etat de la houille blanche et toutes les chutes actuellement aménagées sont la propriété d'entreprises particulières. Je ne discuterai pas si cela est prudent ou non, je ferai seulement remarquer qu'à moins d'un embargo la province de Québec se trouvera bien embarrassée pour conserver sa force motrice. Si cet embargo n'est pas décrété avant l'aliénation de 50 à 75 p. 100 de l'énergie hydraulique dans cette province, la restriction deviendra impossible. Et quelle sera la conséquence? La province de Québec sera privée de ce grand instrument de développement industriel, alors que sa voisine à l'ouest en jouira.

M. CAHILL: Mon honorable ami prétend-il que la province de Québec n'a pas le droit de taxer l'exportation de l'énergie exploitée chez elle, d'imposer un droit additionnel sur cette exportation en dehors de la province?

M. HOCKEN: Je ne crois pas que la province jouisse d'un tel droit.

M. CAHILL: C'est ce qu'elle fait actuellement.

M. HOCKEN: Je ne crois pas que la province possède ce droit. Je ne me donne pas pour une autorité en droit constitutionnel, mais je serais étonné d'apprendre que la province puisse frapper quoi que ce soit d'un droit d'exportation. Mais j'appelle l'attention de mon honorable ami sur ceci: laissez ces "rois de l'électricité", comme on les appelle, exploiter toutes les forces hydrauliques de la province de Québec; laissez-les disposer de cette énergie aux Etats-Unis par contrats de longue durée, et je prédis que jamais cette province, qui possède certains autres avantages au point de vue industriel, ni le peuple de cette province ne redeviendront maîtres de ce qui, après tout, est le principal instrument de progrès matériel qu'elle puisse souhaiter. Je ne sais si les députés de Québec jugent la situation aussi sérieuse que moi, mais je crois qu'ils devraient y réfléchir. S'il se trouvait dans la province de Québec un homme prévoyant comme l'était sir John A. Macdonald qui entrevoyait les résultats de la construction du Pacifique-Canadien et qui pourrait faire comprendre à la population l'urgence de conserver leur houille blanche, leur énergie électrique et leur force motrice, il rendrait le plus grand service à sa province.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami me permet-il une remarque? Il a dit tout à l'heure au cours de ses fort intéressantes remarques, que la province de Québec ne peut

pas interdire l'exportation d'aucun de ses produits aux Etats-Unis. A proprement parler, c'est vrai, mais mon honorable ami ne prétendra pas, j'en suis sûr, que le gouvernement de la province de Québec n'a pas le droit, par exemple, d'imposer un fort droit de coupe sur les arbres abattus dans Québec et qui ne sont pas destinés à une transformation ultérieure dans la province. Je crois avoir parfaitement raison de dire que si la province peut exercer ce pouvoir pour ce qui est du bois, elle peut tout aussi bien le faire relativement à l'énergie électrique, si cette énergie ne doit pas être utilisée dans les limites de la province. C'est ce que je prétends humblement. Je ne suis pas expert en la matière, mais je crois que les provinces ont ce droit et ce pouvoir.

M. HOCKEN: Eh bien, monsieur l'Orateur, je ne suis pas une autorité quant à la constitutionnalité de cette mesure particulière. Je sais cependant, que le gouvernement d'une province peut réglementer les conditions auxquelles son bois peut être exporté. Et je prétends ceci: Une fois l'énergie vendue, et vendue sous contrats de longue durée, pour un laps de vingt-cinq ans, disons, certains droits acquis sont établis, et il est bien difficile, sinon impossible, de recouvrer cette énergie à l'expiration du contrat, et il peut en résulter des complications graves avec le gouvernement voisin. Les installations absorberaient d'immenses capitaux, disons à Lynn, Massachusetts, où on dépenserait peut-être 17 ou 20 millions dans des usines de génération, de transformation et de distribution. Je dis que ces énormes placements de capitaux américains contribueraient beaucoup à empêcher l'embargo ou toute restriction sur l'exportation de l'énergie en vue de la conserver à la province de Québec.

C'est là, à mon sens, une question que l'on devrait étudier non seulement au point de vue des profits immédiats, mais au point de vue des besoins futurs de ce pays; et si on procède de cette façon, je suis persuadé que les hommes d'affaires de ce pays comprendront la sagesse de l'adoption de l'embargo sur l'énergie électrique dans ce pays. Offrez au Massachusetts l'énergie canadienne à bon marché — et cet état l'obtient à seize dollars le H.P., d'après les journaux, tandis que l'on paye trente dollars à Montréal — offrez au Massachusetts l'énergie canadienne à bon marché et refusez ce privilège en entier ou en quantité suffisante dans Québec, comment supportera-t-on la concurrence? J'ai pour politique de garder au pays la seule chose qui forcera les industries du Massachusetts à venir s'établir à Trois-Rivières, Saint-Hyacinthe et Sherbrooke, par exemple, et à donner de l'emploi à nos gens. Gardez nos gens, attirez-en d'autres et vous augmenterez la prospérité du pays.

[L'hon M. Béland.]

Je terminerai en disant que, bientôt, on rappellera en cette Chambre le temps où on s'efforçait, en cette circonstance, d'imposer un embargo sur l'énergie électrique de ce pays aux Etats-Unis.

M. MacLEAN (Prince): Au début de mes remarques sur le budget, monsieur l'Orateur, je crois qu'il me sera permis de souligner la disparition de deux hommes éminents du comté que j'ai l'honneur de représenter, de deux hommes universellement et favorablement connus, non seulement dans notre propre province, mais dans tout le Dominion, surtout dans la ville d'Ottawa. J'ai mentionné feu les sénateurs Yeo et Murphy. Inutile de dire que ces hommes ont tout donné dans l'intérêt public et surtout dans l'intérêt de la province qu'ils avaient l'honneur de représenter.

Je désire commenter un instant les remarques de l'honorable représentant de Toronto-Ouest (M. Hocken). Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre tout son discours, mais cette question de l'exportation de l'énergie électrique est une question très importante. Cependant, je ne crois pas qu'il y ait lieu de s'alarmer au sujet de la province de Québec. Si nous étudions la situation financière de cette province, nous ne pouvons que constater le fait qu'elle peut se suffire à elle-même. La politique qu'elle a suivie avec tant de succès sur les questions de finance ne l'empêchera pas, sans doute, d'étudier à fond les autres questions avant de prendre une décision qui pourrait causer du tort à la province. Nous savons que nos amis du parti conservateur se sont montrés très éloquents et dans leurs discours et dans leurs résolutions relativement à l'exploitation de nos ressources naturelles. L'exploitation de cette énergie constitue la mise en valeur d'une de nos ressources naturelles et, si l'excédent d'énergie ne peut être utilisé au Canada avec avantage pour le présent, je ne vois pas d'erreur de permettre au capital étranger de venir exploiter cette énergie et de l'exporter dans la république voisine. Je crois que le gouvernement a fait un pas dans la bonne voie lorsqu'il a imposé un droit sur l'exportation de l'énergie et, peut-être, l'embargo serait-il plus avantageux. L'impôt est la première mesure en ce sens, et cette mesure indique que le gouvernement ne néglige en rien ses devoirs et n'a pas oublié cette ressource naturelle. Mon honorable ami soumet généralement à cette Chambre des arguments que nous approuvons tous. Une chose sur laquelle nous pouvons être d'accord et pour laquelle je le félicite, c'est l'attitude qu'il a prise sur la question du service civil, et je regrette qu'un plus grand nombre de ses amis, dans cette partie de la Chambre, ne partagent pas ses vues là-dessus,

car je suis certain que, si l'on écoutait ses suggestions de ce côté, ou épargnerait au pays des sommes considérables.

Avant d'aller plus loin, je veux dire combien sincèrement je regrette que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) soit encore incapable de siéger avec nous en cette Chambre durant la présente session, mais je tiens à féliciter le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) pour l'exposé financier qu'il nous a fait et pour l'excellente façon dont il s'en est tiré, étant donné les causes qui ont fait diminuer les revenus de l'Etat et dont ce Gouvernement ne saurait être tenu responsable. Mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) peut trouver à redire à cette affirmation: "dont ce Gouvernement ne saurait être tenu responsable". J'espère pouvoir démontrer que mes paroles sont exactement conformes aux faits. Je tiens tout d'abord à relever l'accusation lancée par l'honorable ex-ministre des Finances, qui a prétendu que ce Gouvernement doit être tenu responsable de la diminution des revenus. Tel n'est pas le cas. Cela est dû plus au fait qu'il s'importe moins de marchandises en ce pays qu'à toute diminution de tarif douanier décrétée par ce Gouvernement. Prenons les chiffres du commerce de l'an dernier et comparons-les à ceux de cette année. Nous voyons que les importations de l'an dernier furent d'environ 70 millions pllus élevées que celles de cette année. D'un autre côté, si nous appliquons le tarif de l'an dernier aux importations de cette année, nous trouvons que la perte de 13 millions n'est pas due à la diminution du tarif, mais à la diminution des importations. Il admettra cela.

Je sais que mon honorable ami est un véritable expert en l'art de dénaturer les faits et de leur donner un sens absolument différent, mais je ne crois pas qu'il puisse le faire au point de prétendre que la réduction des droits de douanes soit la cause de la diminution des importations. Il ne peut donc attribuer la baisse des importations à la réduction du tarif.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami croit-il qu'il expose mon argumentation d'une façon exacte dans son attaque? Je veux lui enlever cette illusion. Je n'ai rien avancé de la sorte et je n'ai jamais tiré pareille conclusion. Il serait peut-être juste pour moi de reprendre mon honorable ami. J'ai dit que le Gouvernement est responsable de cette perte énorme de revenus parce qu'il avait, par sa politique, arrêté les affaires, tué l'initiative et créé un exode.

M. MacLEAN (Prince): Je ne crois pas avoir été bien loin de la vérité dans mes remarques. Je dis donc qu'il y a eu diminution dans les importations. Mon honorable ami a essayé de tenir le Gouvernement responsable de la chose. Je prétends que cela ne se peut pas. Mon honorable ami croit-il qu'il serait beaucoup mieux que le peuple de ce pays achetât des marchandises dont il n'a pas besoin et payât ces 13 millions en droits, en sus du coût des marchandises?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député se trompe. Nous prétendons que la situation serait bien meilleure si les dizaines de milliers de gens de ce pays, incapables d'acheter ce dont ils ont besoin, étaient en état de les acheter.

M. MacLEAN: (Prince): Je laisserai cela au jugement de ces gens même. Comme le veut le vieux dicton, on taille son habit selon son drap.

L'hon sir HENRY DRAYTON: C'est ce qu'ils font.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils n'ont ni drap ni habit.

M. MacLEAN: (Prince): S'ils n'ont pas besoin des marchandises, ils seraient bien fous de les acheter. Il reste que les gens n'ont pas importé les marchandises et que, par conséquent, on ne saurait attribuer la chose au Gouvernement; on ne peut arguer que la perte de revenu, de ce côté, soit due à une réduction du tarif. Nos amis d'en face semblent désolés de ce que le peuple n'ait pas payé cet argent. Ils préféreraient que le peuple de ce pays eût payé ces 13 millions, outre le coût des marchandises, dont il n'avait probablement pas besoin. Il faut plutôt louer le bon sens du peuple qui ne se lance pas dans des dépenses inconsidérées et inutiles en achetant des marchandises dont il n'a pas besoin.

Il est amusant de constater que les seuls applaudissements que recueillent ordinairement mes honorables amis de la gauche sont ceux que nous entendons quand ils peuvent parler de quelque usine qui ferme ses portes. Je ne crois pas que ce soit là faire preuve de bons sentiments. Il y a toujours eu des faillites et il y en aura toujours, quel que soit le gouvernement au pouvoir. Je suis bien certain que, si mes honorables amis comparent le nombre des faillites déclarées depuis trois ans à celles déclarées durant quelques années antérieures, ils verront qu'il n'y a pas de différence de ce côté.

J'en arrive aux finances du pays. Je trouve plutôt amusant de voir nos amis de ce coin de la Chambre se tourmenter quant à la possibilité de l'existence d'un petit déficit. Pendant la dernière session, ils s'évertuèrent à détruire l'excédent, de 30 à 35 millions,

qu'accusait l'exposé budgétaire. Cette année, les dépenses se totalisent à $342,177,000 et les recettes estimatives à $344,000,000, le Gouvernement a de nouveau équilibré son budget et il peut annoncer un excédent de $1,823,000 des recettes sur les dépenses. Il n'est pas étonnant que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) ait dit que tous les Canadiens peuvent en être justement fiers. Je vois le chef de l'opposition sourire fort aimablement à cette déclaration.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il aurait pu tout aussi bien laisser de côté 20 ou 30 millions de plus, ce qui lui aurait assuré un plus fort excédent. Il est vraiment malheureux que cet excédent ne soit pas plus élevé.

M. MacLEAN (Prince): Si mon très honorable ami veut bien attendre, je traiterai ce point plus tard. On constate aussi avec plaisir que 4 millions de dollars reviennent au Canada par suite du règlement de la dette de la Roumanie et de la Grèce et que des obligations d'un montant égal ont été émises au bénéfice du Canada pour qu'elles constituent un placement productif. Si l'on ajoute ce montant à l'excédent de $1,823,000, cet excédent s'élève à $5,823,162. En outre, on a démontré que la dette publique permanente a été réduite de $270,650. Tout cela montre que nous avançons dans la bonne voie. L'intérêt dû sur les emprunts de remboursement a été également réduit, ce qui nous économisera plus de $2,600,000.

Nos honorables amis de l'opposition ont tenté de faire oublier ces points, mais des comptables autorisés ont certifié que les comptes sont exacts. Etablissons la comparaison entre cet exposé budgétaire et celui que présentèrent nos honorable amis de l'opposition, la dernière année qu'ils détinrent le pouvoir. En 1920-1921, les crédits s'élevaient à 758 millions, tandis que les recettes n'étaient que de 400 millions. Mes honorables amis le nieront-ils?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que c'est absolument faux.

M. MacLEAN (Prince): S'ils avaient été maintenus au pouvoir, le pays aurait connu un autre déficit de 300 millions, qui se serait ajouté à la longue liste de ceux qu'ils avaient déjà accumulés, et dont voici l'exposé:

Année	Déficit
1914	$ 21,000,000
1915	113,000,000
1916	165,000,000
1917	264,000,000
1918	312,000,000
1919	382,000,000
1920	674,000,000

[M. MacLean (Prince).]

Ils touchèrent le point culminant en 1920, alors que le déficit atteignit 674 millions de dollars. A cette époque le dollar était au-dessous du pair et l'on dépensait des centaines de mille dollars en secours alimentaires distribués dans tout le pays. Il est amusant de voir maintenant nos honorables amis faire la leçon au ministre intérimaire des Finances sur les bonnes méthodes d'administration. A mon avis, il ne sied guère à mes honorables amis de l'opposition d'en agir ainsi.

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

Reprise de la séance

DISCUSSION GENERALE D'UN PROJET DE LOI D'INTERET PRIVE

M. MICHAUD propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 33) relatif à la Restigouche Log Driving and Boom Company.

Le très hon. M. MEIGHEN: Expliquez-vous.

M. MICHAUD: Cette compagnie fut constituée par une loi de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick en 1879, et, en vertu du chapitre 155 des Statuts du Canada, 1910, son nom fut changé de *The Restigouche Log Driving Company* en celui de *The Restigouche Log Driving and Boom Company*. Les requérants furent constitués en corporation. L'article *28* du chapitre 155 des statuts du Canada stipule ce qui suit:

La compagnie peut construire, acquérir, affréter, faire naviguer et entretenir des remorqueurs, bateaux, dragues et autres embarcations pour remorquer les billes, et pour autres usages se rattachant aux barrages flottants, et aussi pour son propre usage, elle peut construire, acquérir et mettre en service des lignes de télégraphe, de téléphone et d'éclairage électrique pour les besoins de ses opérations et de ses ouvrages sur la rivière Restigouche.

L'article *29* décrète:

Les directeurs peuvent émettre des obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $150,000, valeur nominale, lesquelles obligations jouiront d'un premier privilège sur tout l'outillage, les biens, actif, droits, crédits et revenus de la compagnie et sur toutes les billes appartenant aux membres de la compagnie d'année en année manutentionnées par la compagnie pendant que ces billes sont en la possession de la compagnie ou sous son contrôle, et seront garanties par ces outillages, biens, actif, droits, crédits, revenus et billes.

Le présent projet de loi:

1. En sus des obligations autorisées par le chapitre cent cinquante-cinq du Statut de 1910, les directeurs de la compagnie peuvent émettre des obligations, ci-après appelées "obligations nouvelles", de la compagnie, pour une somme globale d'au plus cent cinquante mille dollars, valeur au pair. A toute époque, les directeurs peuvent émettre une partie de ces obligations nouvelles égale, dans l'ensemble, à la valeur nominale de celles des obligations autorisées par ledit chapitre cent cinquante-cinq, ci-après appelées "obligations an-

ciennes," qui sont échues et que la compagnie a acquittées jusqu'ici; et désormais, au fur et à mesure qu'une obligation ancienne ou des obligations anciennes sont acquittées par la compagnie, les directeurs peuvent émettre au besoin, pour les remplacer, une obligation nouvelle ou des obligations nouvelles selon le cas, pour un montant ou des montants qui ne dépassent pas la valeur au pair de cette obligation ancienne ou de ces obligations anciennes ainsi échues.

Le projet de loi dit de plus:

Toutes ces obligations nouvelles ainsi émises pour remplacer une obligation ou des obligations anciennes qui ont été jusqu'ici acquittées par la compagnie ou qui le seront désormais, sont distribuées au pro rata à et parmi toutes ces personnes, firmes et corporations qui à titre de membres de la compagnie au cours de l'exercice financier pendant lequel cette obligation ancienne ou ces obligations anciennes ont été acquittées, ont contribué ou contribuent, au moyen de taxes ou de cotisations, au paiement de chacune de ces obligations anciennes. Ces obligations nouvelles sont distribuées à ces personnes, firmes et corporations suivant la proportion que le montant versé à la compagnie par chacune de ces personnes, firmes ou corporations pour taxes ou cotisations, pendant cet exercice financier, représente par rapport au montant total que la compagnie a reçu à cet effet de ses membres pendant cet exercice. Ces personnes, firmes ou corporations à qui sont distribuées cette obligation ou ces obligations nouvelles, les reçoivent à tire de dédommagement pour ces personnes, firmes ou corporations en retour des fonds ainsi contribués pour le rachat de cette obligation ou de ces obligations anciennes.

Les requérants ne désirent que le renouvellement des anciennes obligations.

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 34), déposé par M. Irvine, constituant en corporation la British Consolidated General Insurance Corporation;

Le 2e (bill n° 35), déposé par M. Mewburn, concernant la Compagnie d'Assurance Mutuelle du Canada sur la Vie;

Le 3e (bill n° 36), déposé par M. Chevrier, constituant en corporation la Guaranty Trust Company of Canada.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre reprend la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb (ministre intérimaire des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens, et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. MacLEAN (Prince): Quand la Chambre a suspendu sa séance à six heures, monsieur l'Orateur, j'étais à parler de la situation financière et à passer en revue les déficits que le gouvernement précédent nous avait légués. Me permettra-t-on de faire une brève analyse des causes de quelques-uns de ces déficits accumulés sous l'administration de nos honorables amis d'en face (*la gauche*), j'ai fait allusion à la consolidation de l'intérêt en souffrance sur l'emprunt de la Roumanie et de la Grèce. Je crois qu'il y a lieu de féliciter ce Gouvernement de l'effort qu'il fait en vue du règlement de cette opération. Si vous vous en souvenez ces prêts ont été faits à une époque où, plus que jamais, les ressources financières du Canada étaient mises à contribution. Nos amis, aujourd'hui, si sévères lorsqu'il s'agit de juger l'état financier du pays, ne paraissaient pas alors s'en soucier et n'hésitaient pas à tout risquer et à dépenser sans compter. On aurait même pu penser qu'ils s'évertuaient, par tous les moyens possible, à mettre à sec le trésor public. A ce propos je désire me reporter au hansard en date du 18 mai 1921 et au discours prononcé, ce jour-là, par le député de Chambly-Verchères: Il disait:

Je passe maintenant à une question fort intéressante et dont j'ai déjà parlé quelque peu l'an dernier, je veux dire les crédits accordés par le Gouvernement à la Grèce et à la Roumanie. Bien que j'aie traité cette question l'année dernière, il s'est produit de nouveaux développements et je crois pouvoir vous convaincre, monsieur l'Orateur, que le sens moral élevé qui a inspiré la politique dans ce pays n'a pas dégénéré, d'après certaines mentalités que nous trouvons dans cette Chambre. Pour nous permettre de juger la moralité qui se rattache à ces crédits, examinons toute la question. On se souviendra qu'au mois de mai 1919, le ministre des Finances d'alors, sir Thomas White, a demandé à la Chambre de voter ces crédits parce que la population de la Roumanie mourait de faim et avait besoin de vivres, et je me souviens bien qu'à ce moment le très honorable ministre disait: "La population du Canada restera-t-elle impassible et n'aidera-t-elle pas la population de la Roumanie qui actuellement meurt de faim?" Nous avons accordé deux crédits de $25,000,000 chacun, l'un à la Roumanie, l'autre à la Grèce. Sur ce montant $26,989,000 sont déjà dépensées et on en a employé seulement $3,500,000 pour l'achat de vivres.

De ces $50,000,000 c'est le seul petit prêt que nos honorables amis ont pu consacrer à l'achat de vivres pour les populations affamées de la Roumanie; et remarquez bien, monsieur l'Orateur, que c'était le prétexte allégué pour accorder ce prêt. Je poursuis ma citation:

L'honorable député de Mégantic (M. Pacaud) a dit, l'autre soir, qu'en réponse à un marchand de Belgique qui demandait qu'on exporte des vivres avec cet argent, le gouvernement a dit qu'un cinquième seulement du crédit accordé à la Belgique pouvait être consacré à l'achat et à l'exportation de vivres. Or, monsieur l'Orateur, un relevé a été déposé l'an dernier, en réponse à un ordre de la Chambre—je veux parler du "Document de la session n° 147". Ce relevé indique de façon concluante que les compagnies dirigées par le ministre de la Marine (M. Ballantyne), l'honorable député de Haldimand (M. Lalor), l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), l'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) et l'honorable député de Saint-Jean (M. Elkin) ont vendu des marchandises pour l'exportation qui ont été payées par le gouvernement. J'étais sous l'impression que les découvertes de l'an dernier auraient eu leur effet et qu'il n'y aurait pas eu de répétition de transactions semblables; mais bien que depuis le 19 avril le gouvernement de Roumanie ait manqué à deux ou trois paiements d'intérêt et probablement la Grèce également, les favoris du gouvernement ont reçu de nouveau une autre partie de cet argent et une nouvelle somme de

$5,343,077.32 a été avancée. Le 4 mars, un ordre de la Chambre a été adopté demandant le dépôt d'un état indiquant:

1. Le montant des sommes que le gouvernement du Canada a prêtées ou des crédits qu'il a faits depuis le 19 avril 1920 (a) à la Grèce et (b) à la Roumanie.
2. La date respectivement, de ces prêts ou crédits accordés (a) à la Grèce et (b) à la Roumanie.
3. La nature des marchandises que le gouvernement du Canada a achetées pour (a) la Grèce; (b) la Roumanie.
4. Les noms des corporations, maisons de commerce ou particuliers à qui on a vendu ces marchandises, avec: (a) la nature de ces marchandises dans chaque cas; (b) les sommes que le gouvernement du Canada a payées à ces corporations, maisons de commerce ou particuliers, et aussi, dans chaque cas, la date des paiments effectués.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député voudra-t-il nous dire quelles balivernes il est en train de nous lire?

M. MacLEAN (Prince): Je lis un extrait des Débats, du 18 mai 1921.

Le très hon. M. MEIGHEN: De qui, ce discours?

M. MacLEAN (Prince): Sous le régime du très honorable député,—un discours, comme je l'ai dit, prononcé par l'honorable député de Chambly-Verchères. Mon très honorable ami ne pense-t-il pas qu'il eût été alors très opportun d'appliquer le règlement de clôture?

Le très hon. M. MEIGHEN: En effet, il aurait mieux valu l'appliquer.

M. MacLEAN (Prince): Il ajouta:

Bien que le ministre de la Milice, lors de l'examen du budget de son département l'autre jour, ait nié que le gouvernement a vendu des effets appartenant au service de la Milice soit à la Roumanie soit à la Grèce, je relève l'item suivant à la page 3 du rapport. Je cite les diverses sommes en chiffres ronds:

Milice et Défense:

Mars 1920, équipements militaires	$ 36,000
Mars 1920, uniformes militaires	325,000
Avril 1920, peaux passées..	3,000

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de tout lire, parce qu'il est déplaisant pour nos amis d'en face, je le sais, d'écouter cette histoire. Mais il importe fort en ce moment que la Chambre connaisse les causes des énormes déficits accumulés à cette époque. Si les honorables messieurs d'en face peuvent fournir une explication satisfaisante de ces déboursés, je serai heureux de m'asseoir pour écouter ce qu'ils ont à dire.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable monsieur me permettra-t-il de dire un mot?

M. MacLEAN (Prince): Volontiers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me demande vraiment quelle imagination, jointe à l'habitude du mensonge, a pu faire prononcer des balivernes comme vient d'en lire l'honorable député. Le Gouvernement n'a eu rien à voir

[M. MacLean (Prince).]

au placement d'aucune commande ou à la sélection des marchandises; il n'est pas vrai non plus qu'aucune compagnie dirigée par les personnes mentionnées ait obtenu même ces commandes. Les messieurs nommés étaient intéressés, je présume, dans quelques compagnies dont la commission instituée par les gouvernements de la Roumanie et de la Grèce a acheté des marchandises, mais il y avait autant de députés libéraux que conservateurs en relations avec les établissements qui les ont vendues. On a démontré la chose maintes et maintes fois. Le Gouvernement n'a trempé en rien dans ces opérations.

M. MacLEAN (Prince): Je n'excuse personne, libéral ou conservateur...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas lieu de le faire. Le rôle du libéral dans cette affaire a été aussi honorable que celui du conservateur. C'est à la lecture de pareilles vétilles par l'honorable député que je m'oppose.

M. MacLEAN (Prince): Je remercie mon très honorable ami de sa semonce. Je suis prêt à recevoir toutes les observations qu'il lui plaira de m'adresser.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous en méritez.

M. MacLEAN (Prince): Je tiens à signaler qu'on possède les noms des différentes personnes intéressées et à qui des sommes importantes ont été payées. C'est une histoire connue pour un grand nombre de députés de cette Chambre, mais quand on nous sert une mercuriale sur la situation financière d'aujourd'hui par comparaison avec la situation financière sous le régime de nos honorables vis-à-vis, il est temps, je pense, qu'un député se lève pour protester et raconter quelques-unes des choses arrivées sous l'administration de nos honorables amis de la gauche. L'honorable député de Chambly-Verchères posa ensuite une question au sujet des fournitures et déclara:

C'est votre avis. Je constate aussi que le département de la Milice et de la Défense a vendu les articles suivants à la Grèce:

Brosses..	$ 11,728
Chaussures	635,000
Bretelles..	8,320
Coton croisé	38,000
Chandails	150,000
Couvertures	876,000

Ce sont tous des articles au sujet desquels le gouvernement canadien ne peut dégager sa responsabilité, je crois. Soit le gouvernement, soit un département, qui était ou aurait dû être sous sa direction, les a vendus. Je n'entends pas continuer cette lecture, mais on trouve beaucoup de renseignements dans ce discours et je renvoie aux Débats du 18 mai 1921 les honorables députés et mes concitoyens

en général qui voudraient approfondir davantage la question et ils verront, mêlés à cette intéressante opération, les noms de plusieurs ministres du temps.

Relativement à l'amendement proposé l'autre jour par l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton), je remarque que l'une des premières choses qu'il a mentionnées, c'est la taxe sur les ventes. Il a déclaré:

La situation au Canada exige instamment la réduction des taxes, surtout de la taxe des ventes et des autres impôts qui ont été augmentés par le gouvernement actuel; et la Chambre regrette que les états financiers qui viennent d'être soumis n'accusent aucune économie de nature à rendre ces réductions possibles, mais indiquent plutôt une augmentation alarmante de la dette publique.

L'honorable membre vise en premier lieu la taxe sur les ventes. Je veux démontrer, à ce sujet, que la diminution des recettes fiscales est due à la réduction opérée sur la taxe des ventes l'année dernière.

On estime que le rendement des impôts est en diminution de $52,809,000, causée par une moins-value des taxes douanières de $13,800,000 et des taxes d'accise de $35,676,000, constituées principalement par l'impôt sur les ventes, et par une diminution de $2,353,000 en arrérages dus sur la taxe des bénéfices. Ces moins-values se trouvent contrebalancés en partie par une plus-value d'environ 1 million, fourni par les douanes, et de $2,300,000 perçues comme impôts sur le revenu. Les recettes du Trésor fédéral, évaluées à environ 344 millions de dollars, sont constituées par les impôts; il s'ensuit qu'une diminution de recettes veut dire un abaissement des impôts. On calcule que la population actuelle du Canada est de 9,225,000 habitants. On voit par là que l'abaissement des impôts représente une réduction de taxes de $5.75 par tête d'habitant. On a obtenu ce résultat en abaissant le droit sur les instruments aratoires et sur le matériaux entrant dans leur fabrication, en supprimant la taxe des ventes sur tous les objets et tous les matériaux servant à la fabrication des instruments aratoires et en abaissant la taxe de vente sur tout le reste de 5 à 6 p. 100. Des réductions similaires ont été opérées dans les droits frappant les articles employés dans l'industrie horticole, dans l'industrie avicole, dans l'industrie laitière, dans l'exploitation des mines et des carrières, dans l'industrie forestière et dans l'industrie de la pêche. Sur tous ces objets on a aussi fait disparaître la taxe de vente. A la liste des objets exonérés de tout impôt on a ajouté la ficelle d'engerbage, les écrémeuses ou séparateurs, etc. Toutes ces réductions ont servi de stimulant à l'industrie canadienne et abaissé de 70 millions nos importations de l'étranger au cours des onze mois précédant le mois de mars 1925, par comparaison avec la même période écoulée à la fin de février 1924. Le fisc a reçu, il est vrai, 20 millions de moins, mais le contribuable canadien s'est trouvé soulagé d'autant, dans ses charges envers l'Etat; d'autre part, notre production nationale a été encouragée à fournir les objets que le consommateur canadien avait jusqu'ici demandés à l'étranger. On ne saurait donc donner raison à l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) quand il prétend que la taxe sur les ventes n'a pas d'importance ou que les réductions opérées l'année dernière n'ont pas eu d'effet sur les recettes du Trésor et n'ont pas amoindri les charges fiscales

Je passe maintenant à un sujet qui a toujours eu le don de captiver l'attention de la Chambre; je veux parler du tarif des douanes. J'ai sous les yeux le projet de résolution inscrit au *Feuilleton* dès le 5 février par le chef de la gauche. Elle débute par ces mots:

Le Dominion demande la revision immédiate du tarif douanier suivant le principe d'une protection nette et logique.

Il est évident que l'honorable membre trouve urgent de relever les droits. Mais il poursuit:

Cette revision devra s'appliquer aux produits naturels comme les produits agricoles, le poisson et la houille, aussi complètement qu'aux marchandises fabriquées.

Je voudrais que notre collègue nous explique les avantages que l'agriculture pourrait bien retirer d'un exhaussement des droits, sur les produits de la terre. Frapper à l'entrée des objets que nous produisons en abondance serait un coup d'épée dans l'eau. Les produits agricoles américains ne sauraient se vendre en Canada que si notre pays ne produisait pas assez pour lui-même. Quant au droit sur le poisson venant des Etats-Unis, la population des Provinces maritimes et d'autres parties du Canada, qui est dans l'industrie de la pêche, sait bien que le pêcheur canadien compte sur le marché des Etats-Unis pour lui payer un prix rémunérateur le produit de ses pêches. Qu'on nous prouve donc en quel point du territoire le poisson américain peut venir supplanter le produit canadien. La seule mention du poisson dans ce débat révèle une tentative de propagande pour influencer les pêcheurs. Cela n'est pas sérieux.

Si je voulais m'enfoncer davantage dans l'examen de cette question, il me serait facile de citer des chiffres probants. Je montrerais que la valeur totale de nos importations de poissons frais américains n'est que de $364,000, et là-dessus, il faut compter $233,000, valeur des huîtres, principalement des huîtres écaillées, qui payent un droit de 10c. le gallon pour entrer en Canada. Je laisse aux

citoyens du Canada qui consomment ces produits le soin de dire si oui ou non la politique énoncée par le chef de l'opposition dans sa résolution est dans l'intérêt du pays. Ces huîtres ne sauraient pénétrer sur les marchés des Provinces maritimes car personne là-bas ne consentirait à en manger quand bien même on les leur offrirait gratis. Ces huîtres américaines ne trouvent un marché que dans certaines parties de l'extrême ouest canadien. Les faibles quantités d'huîtres provenant des pêcheries des Provinces maritimes trouvent un débouché facile à Québec, à Montréal et dans les principales villes des Provinces maritimes elles-mêmes, voilà pourquoi le mot poisson dans ladite résolution ne vise que des fins de propagande politique.

Le paragraphe suivant fait allusion à la conservation et au développement de nos ressources naturelles. Il n'y a rien à redire à cela, sauf que les honorables membres de la droite sont tout aussi désireux que nos honorables amis de l'opposition de voir développer les ressources du pays d'une manière convenable. Vient ensuite un autre article qui est de nature à nous surprendre plus ou moins étant donné qu'il est formulé par le parti conservateur. Celui-ci, à maintes reprises, a tenté de faire croire au peuple canadien, qu'il est foncièrement attaché à l'empire et qu'il détient sur le continent américain le monopole du patriotisme et de la loyauté envers la mère patrie. Ce paragraphe indique que nos honorables amis sont disposés à abolir le tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne lequel constitue un encouragement à débarquer dans les ports canadiens les marchandises à destination du Canada. L'excuse de mes honorables amis à l'appui de ce programme, c'est qu'il y va de l'intérêt des ouvriers du Canada. Pour moi, voilà encore une propagande essentiellement politique afin de courtiser l'appui tant des ouvriers que des grandes industries manufacturières du pays. Eh bien! je n'hésite pas à l'affirmer, si demain mes honorables amis prenaient en mains les rênes du pouvoir, ils n'oseraient pas mettre un pareil programme à exécution.

Et dans cet ordre d'idées, il serait juste de démontrer comment les droits, même en tenant compte de la préférence en faveur de la Grande-Bretagne nuisent aux affaires des Provinces maritimes. Nous avons ici le député de Saint-Jean-et-Albert (M. Baxter) ainsi que l'honorable député d'Halifax (M. Black), qui se proclament les champions des droits des Provinces maritimes. Je veux faire voir à ces deux honorables députés l'effet déplorable qu'aurait pour les Provinces maritimes l'abandon de la politique de la préférence accordée à l'Angleterre. Supposons qu'un navire portant une cargaison dont la valeur est estimée à $100,000 arrive dans le port de Saint-Jean ou à Montréal. Le navire n'est pas plutôt accosté au quai qu'une nuée de douaniers fait son apparition sur les lieux. Ils prennent littéralement le navire d'assaut et, réclament l'acquittement des droits qui s'élèvent à au moins $20,000, même en tenant compte de la préférence actuelle. Or, en supposant que les droits actuels soient relevés de 10 à 15 p. 100 et qu'au lieu de $20,000 les douaniers réclament $35,000, mes honorables amis de l'opposition peuvent-ils nous expliquer de quelle manière les ports de Saint-Jean et d'Halifax seraient plus florissants sous un pareil régime? Non; mes honorables amis sont dans l'impossibilité absolue de répondre à ce raisonnement et la seule pensée que pareille chose peut arriver suffiraient pour éloigner les navires de ces ports. Et je le répète, quand bien même demain ils seraient appelés à prendre la direction des affaires, ils n'oseraient pas mettre un pareil programme à exécution, Si d'autre part, mes honorables amis avaient l'audace de le faire, je ne vois pas comment les orateurs conservateurs pourraient parcourir le pays et tromper encore une fois le peuple en agitant le drapeau du loyalisme à l'égard de la mère patrie.

M. GOOD: L'honorable député serait-il en faveur de l'abolition complète des droits sur les marchandises anglaises importées au Canada de façon à augmenter le volume du trafic entrant par les ports des Provinces maritimes?

M. MacLEAN (Prince): Il est parfaitement loisible aux honorables députés dont les épaules ne sont pas chargées des responsabilités du pouvoir de préconiser un programme de cette nature; étant donné toutefois la situation financière du pays, il faut tenir compte des voies et moyens de prélever les revenus nécessaires à la bonne administration des affaires publiques. Et même sous le régime du tarif de préférence en vigueur, le chiffre des importations provenant des pays qui ne jouissent pas de cette préférence, accuse une plus forte augmentation que les importations de la Grande-Bretagne.

M. GOOD: N'est-ce pas là une raison de plus pour que nous abaissions encore les droits imposés sur les marchandises anglaises?

M. MacLEAN (Prince): La manière de voir de mon honorable ami a peut-être du bon, mais le système en vigueur fonctionne assez bien. Le degré de préférence que nous avons déjà accordé à l'Angleterre a contribué à faire passer les marchandises anglaises par les ports canadiens. A l'heure qu'il est, 99 p. 100 des marchandises importées des Iles-Britanniques

arrivent par les ports canadiens grâce à la préférence supplémentaire de 10 p. 100 que nous avons décrétée l'année dernière. Je verrais d'un bon œil l'augmentation de la préférence en faveur de la métropole, si la chose était possible. D'autre part, je suis absolument opposé au projet de mes honorables amis de l'opposition tendant à l'abolition du tarif de préférence au bénéfice de la Grande-Bretagne, et nous avons la conviction d'avoir l'appui quasi unanime de la population canadienne. Il y a de plus cet autre fait, — et c'est peut-être la réponse la plus efficace aux assertions de mon honorable ami, — que les chiffres officiels indiquent une diminution des importations anglaises pour 1924, comparativement à l'exercice précédent. Je ne sais de quelle manière mon honorable ami peut expliquer ce fait. Et d'autre part, les exportations du Canada en Angleterre accusent une augmentation. Néanmoins, l'opposition protectionniste soutiendra encore que la préférence britannique est responsable de l'importation au Canada d'un volume de plus en plus considérable de marchandises anglaises. J'ajouterai que durant le même intervalle, bien que les importations de la Grande-Bretagne aient diminué, celles de l'Allemagne ont augmenté dans des proportions énormes et qu'elles sont frappées d'un droit élevé. Le Canada n'accorde aucun tarif de faveur à l'Allemagne qui cependant a expédié dans notre pays, l'an dernier, des marchandises évaluées à près de 6 millons comparativement à moins de 5 millions en 1923 et 2 millions en 1922. Lorsque nos amis de l'opposition blâment la politique libérale de la préférence britannique au sujet de la plus grande popularité des marchandises anglaises au Canada, ils devraient également nous expliquer comment les produits allemands qui ne jouissent d'aucun tarif de faveur sont importés chez nous de plus en plus. Mais les disciples de la doctrine protectionniste ont d'autres intérêts que celui d'éclairer le public. Ils ne peuvent leurrer le peuple indéfiniment mais ils espèrent en tromper une certaine partie durant quelque temps et de cette façon obtenir les mêmes avantages qu'en 1911.

Le paragraphe suivant de cette résolution propose la nomination d'une commission du tarif. Si la proposition avait été faite par le Gouvernement les honorables députés de la gauche seraient les premiers à récriminer à cause de l'institution d'une autre commission. Cependant, si le ministère actuel n'obtenait pas de meilleurs résultats de la création de cette commission que le pays n'en a retirés de la commission du tarif il y a quelques années, et qui était présidée par l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton), les dépenses à cette fin seraient en pure perte.

Le dernier paragraphe de la résolution contient la seule proposition sensée. Elle concerne les lourds frais du transport et suggère de soulager les provinces de l'Ouest et les Provinces maritimes au moyen d'une contrigution du gouvernement affectée à la réduction des tarifs de marchandises. Que la Chambre note bien ceci: le très honorable leader de l'opposition propose d'accorder aux provinces de l'Ouest et aux Provinces maritimes un dégrèvement des frais du tarif-marchandises au moyen d'une contribution du gouvernement fédéral. Cela peut être recommandable mais je me demande comment l'auteur de cette suggestion peut concilier cette politique avec l'attitude qu'il prend à l'égard du contrôle que le Gouvernement se propose d'exercer sur les tarifs maritimes? Ce qu'il propose est identique au programme du ministère. Le très honorable député veut-il bien démontrer à la Chambre et au pays de quel profit serait pour le producteur des Provinces de l'Ouest et des Provinces maritimes la réduction de tarifs jusqu'à Montréal si les marchandises une fois arrivées dans ce port on constate que les tarifs maritimes sont prohibitifs et que le fret ne peut être exporté avec avantage. Voilà un point que le très honorable député devrait nous faire comprendre lorsqu'il discutera de nouveau le contrat Petersen. Je sais que les membres de la gauche changent facilement leur fusils d'épaule afin de se montrer logiques touchant leurs propositions, mais il faudra toute l'habileté du chef de l'opposition pour nous expliquer la posture ridicule dans laquelle il se trouve en lisant cette clause de sa résolution.

L'hon. M. STEVENS: Je ferai observer que cette discussion est antiréglementaire, mais comme l'honorable député traite cette résolution depuis une vingtaine de minutes j'espère que les honorables députés de la gauche auront également le privilège de la débattre lorsqu'ils auront la réplique.

M. MacLEAN (Prince): En réponse à mon collègue, je dirai que je n'enfreins pas le règlement. Si j'ai bien compris, l'honorable député n'ayant pas eu l'occasion d'aborder ce sujet l'un des jours réservés à l'initiative parlementaire, il lui sera permis de la discuter à l'occasion de l'exposé budgétaire et je suis sûr qu'il n'y manquera pas.

Je crois avoir assez parlé de ce document particulier et j'appellerai pendant quelques instants l'attention de la Chambre sur une autre motion. J'aurais souhaité qu'elle eût été rédigée par un autre honorable député mais, malheureusement, la Chambre constatera qu'elle est du même auteur. Je vois

que la résolution à laquelle je fais allusion portait le nom du très honorable leader de l'opposition alors représentant de Portage-la-Prairie. A ce sujet, permettez-moi de vous citer un extrait de la page 2010 (version française) des Débats du 18 janvier 1911. L'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) s'adressant à ses collègues a employé, au cours d'une de ses pédantesques envolées oratoires, le mot "vacillation". Je crois qu'il a attribué cette expression au mérite de son gouvernement ou peut-être de quelques-uns de ses amis de la gauche. Cette résolution du très honorable député que je viens de mentionner et que je suis sur le point de lire ne décèle aucune vacillation. C'est pire; c'est un tour de souplesse acrobatique qui dépasse les forces de la plupart d'entre nous: faire une culbute complète ou boucler la boucle comme suggère un honorable membre. Le projet de résolution du 18 janvier 1911 était ainsi conçu:

Cette Chambre est d'avis qu'une réduction sensible des droits d'importation sur les instruments agricoles doit maintenant être faite en faveur des cultivateurs du Canada, et qu'elle serait conforme à l'objet véritable d'un tarif de protection.

Ecoutez maintenant un passage de son discours:

Ce n'est pas cela que j'entends reprocher au gouvernement cet après-midi, bien que ce soit là sa faute la plus grave; ce que je veux lui reprocher, c'est d'avoir perdu de vue, en voulant maintenir la politique nationale, un élément essentiel de ce système économique, d'en avoir méconnu le principe dirigeant, savoir, que lorsque nos industries seraient devenues assez puissantes pour s'emparer du marché canadien, on devrait abaisser les droits d'importation et les faire s'adapter aux conditions nouvelles. Ce principe dirigeant et restrictif, j'affirme que le gouvernement l'a perdu de vue; c'est ce qui fait qu'en ce qui concerne l'objet du présent débat il a laissé subsister la protection à outrance et pour des raisons qui sautent aux yeux, s'est constitué le valet de ceux qui l'ont porté au pouvoir et l'y maintiennent à force d'argent.

Et il continue, toujours sur le même ton. Le chef de l'opposition l'auteur de la résolution citée, propose maintenant un relèvement du tarif. En effet, c'est chose vraie, ce que dit le proverbe: "La fermeté des convictions est un joyau précieux". Je m'imagine, si par hasard un honorable député de ce côté de la Chambre s'était mis dans une situation aussi ridicule, les torrents d'éloquence qui couleraient des lèvres de nos honorables amis de l'opposition pour le signaler péremptoirement à l'attention de la Chambre et de tout le pays. Mais voici encore que l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) parlant sur le budget le 10 avril 1924 semble

[M. MacLean (Prince).]

déplorer notre exclusion du marché américain. Ecoutez plutôt:

Il faut aider également l'agriculteur canadien qui est empêché d'atteindre à son marché naturel au Sud par une barrière infranchissable.

Si pareille assertion était fondée le 10 avril 1924 ne l'était-elle pas en 1911 aussi, alors que les honorables membres de l'autre côté nous ont fermé ce marché et du fait porté aux Provinces maritimes un coup dont elles ne reviendront jamais probablement? Mais voilà qu'aujourd'hui ces messieurs osent se lever en Chambre et dire: "Le Gouvernement devrait faire quelque chose pour assurer à nos cultivateurs,—ce qui est leur droit naturel,—l'accès des débouchés au Sud." Cela est amusant au point qu'on a peine à croire que nos honorables amis exprimeraient des sentiments pareils; ainsi que le suggère un honorable député ce qui se passa à cette époque fut une tragédie nationale, on perpétra une criante injustice contre toute la population du Canada. Plus loin l'ancien ministre des Finances dit:

Le tarif n'est pour rien dans les difficultés du cultivateur.

Il les attribua à trois causes, le fléchissement industriel, le tarif quasi prohibitif des Etats-Unis qui frappe surtout les produits agricoles, la chute des prix du grain et du bétail, et la perte du pouvoir d'achat du grand pays consommateur à cause de la guerre. Ici encore l'honorable représentant insiste que les Etats-Unis constituent notre seul débouché; je demande de nouveau: Si cela était vrai le 10 avril 1924 ne l'était-il pas en 1911 alors que nos amis, aidée de l'association des manufacturiers canadiens, nous ont exclus de ce marché, à tout jamais peut-être?

A ce propos je tiens à signaler à mes honorables collègues presque directement en face de moi, quelle était l'attitude des manufacturiers devant cette même question. Je cite le *Financial Times* du 10 avril 1924, peu après le dépôt du budget. Ce journal est publié à Montréal. Voici ce que dit l'article:

L'Association des manufacturiers lors de son assemblée a affirmé ce qui suit: "Dans l'avenir se dessine clairement une lutte à outrance...

Notez bien ces mots:

... entre deux, et non trois, groupes politiques pour le maintien ou l'abandon du régime fiscal inauguré en 1878."

L'Association des manufacturiers se rend parfaitement compte que les objets et les aspirations de nos amis du parti progressiste et de la grande majorité, je dois dire, sinon de tous, mais j'espère de tous les membres

du parti libéral sont identiques; il est donc de leur devoir, aux prochaines élections de faire la lutte et au parti progressiste et au parti libéral, sur cette question.

L'article continue:

Il se peut que les manufacturiers et les éléments travaillistes de l'Est canadien, se voient forcés d'accepter le défi. Malheureusement, le tarif est devenu derechef une question politique. Par conséquent les manufacturiers doivent se rappeler que ce sont les votes qui comptent et ils doivent être prêts à justifier un régime protecteur aux électeurs et aux consommateurs s'ils veulent triompher dans cette lutte politique.

Si qui veut triompher? Je demande aux honorables membres de qui il est question ici. Est-ce un parti politique qui doit triompher? Non; ils disent: si nous voulons triompher; si l'Association des manufacturiers veut triompher. C'est son élection et elle dit: Il faut nous joindre au parti travailliste et chercher à vaincre les deux autres partis.

Etant leurs défenseurs officiels dans l'arène fédérale, les chefs conservateurs devraient accepter de modifier leur attitude extrême et leurs déclarations exagérées à l'égard des propositions budgétaires de cette année. La première déclaration de M. Meighen n'était vraiment pas l'opinion réfléchie, sérieuse, digne d'un homme d'Etat, que la nation avait le droit d'attendre. On sentait, là aussi, les considérations politiques.

Comme nous l'avons déjà recommandé, l'Association des manufacturiers canadiens, si elle entre officiellement dans la lutte, devra faire bien comprendre qu'en matière de protection elle veut être raisonnable et qu'elle est disposée, qu'elle insistera même sur la revision périodique du tarif douanier, non seulement dans le but d'augmenter les droits...

Notez bien ceci:

... mais de les diminuer, lorsque les manufacturiers profiteront de droits excessifs pour les faire peser sur les consommateurs. L'exagération ne peut qu'aliéner les sympathies.

Mes honorables collègues remarqueront le camouflage de la fin, mais que l'Association réussisse à battre les deux partis à la prochaine élection et je puis assurer aux électeurs de ce pays et à mes honorables collègues que la revision du tarif ne se fera certainement pas dans le sens de la baisse, mais bien dans celui de la hausse, à titre de revanche. J'ignore si j'en ai le droit, mais j'irai franchement au but en disant que dans la prochaine élection on peut être certain de voir engager dans la lutte l'argent que l'Association des manufacturiers canadiens a soutiré aux consommateurs, pour battre les deux partis que j'ai mentionnés. Je ne me rétracterai pas et je n'entrerai pas non plus dans les détails; mais si la tentative réussit, ce ne sera pas le parti conservateur qui sera au pouvoir, mais l'Association des manufacturiers canadiens.

Nous avons discuté le tarif douanier et nous avons signalé les causes de la diminution des recettes des douanes. Nos honorables collègues de l'opposition et surtout l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) semblent se préoccuper beaucoup en ce moment des ouvriers. L'honorable député a introduit à maintes reprises le mot "travailleurs" dans son discours. Je lui demanderai s'il a bien examiné les modifications apportées au tarif et quelle a été dans l'ensemble la plus grosse réduction. Si les ouvriers de notre pays veulent arriver à un résultat, la chose la plus essentielle est de faire baisser le coût de la vie. Or, dans tout le tarif l'article qui accuse la plus grosse diminution est celui des boyaux à saucisse, pour lequel les recettes ont diminué de $55,000. Les honorables députés de l'opposition vont-ils dire qu'il faut rétablir les droits sur ce produit qui entre dans la fabrication d'une denrée achetée journellement par les ouvriers? Je ne pense pas qu'ils osent le proposer. Je veux prouver aussi que pour l'ensemble des importations, les diminutions portent principalement sur le tarif général. Arpès l'article que j'ai déjà mentionné, vient celui des machines agricoles. Mais si l'on prend les réductions dans leur ensemble, on trouve pour le tarif général une diminution de recettes de 15 millions de dollars. Dans le tarif de préférence, comme je l'ai déjà fait remarquer, la diminution est à peu près la même que pour l'année précédente. Les tarifs de traités qu'on a tant critiqués dans cette enceinte, l'an dernier et cette année, et dont on nous disait qu'ils ne valaient pas le papier sur lequel ils étaient écrits, ont donné d'excellents résultats et nous voyons qu'en vertu de ces accords commerciaux, les importations de différents pays ont augmenté de plus de 2 millions. Les importations faites sous l'empire des traités se sont élevées en 1924 à $5,731,000 et pour les dix premiers mois de cette année à $7,916,000. Il est donc évident que les accords commerciaux conclus par le Gouvernement actuel ont eu pour effet non seulement d'amener des articles moins chers, mais d'augmenter les recettes des douanes. Comme je l'ai signalé au début de mes remarques, on ne peut pas reprocher au Gouvernement d'avoir diminué les recettes en abaissant les droits de douane, parce qu'il a été clairement démontré que les recettes ont diminué parce qu'on a peu importé; or, un gouvernement ne peut pas forcer les gens à acheter, ni à importer contre leur gré.

On a beaucoup parlé des prêts aux chemins de fer. Comme j'ai longuement discuté cette question moi-même, l'an dernier, je n'ajouterai rien pour le moment. Voici un article de journal dans lequel il est question de sir Henry Thornton:

Londres, 30 juin 1924.

Le roi Georges a reçu les premiers ministres des provinces du Canada dans les jardins du palais de Buckingham. En questionnant les hôtes sur les affaires

du Canada, Sa Majesté a dit que le succès de sir Henry Thornton comme président des chemins de fer Nationaux lui faisait grand plaisir. "Vous nous avez enlevé un homme très capable", a dit le roi.

Pour le moment, je ne demande pas de plus beau compliment pour le président du chemin de fer National-Canadien. Dans les Provinces maritimes nous avons nos griefs, mais le président du réseau est venu nous rendre visite plusieurs fois et il a beaucoup fait pour apporter remède à la situation. Il s'est soigneusement occupé de tous les détails sur lesquels nous avons attiré son attention et bien que nous n'ayons pas obtenu toutes les réductions que nous espérions, on a néanmoins accordé certaines réductions qui ont permis de placer le commerce des Provinces maritimes sur une base bien plus avantageuse qu'autrefois. Quand nous sommes entrés dans la Confédération, nous étions censés obtenir certains droits mais à mesure que le temps passait et que des changements se produisaient dans le système des chemins de fer, ces droits nous étaient graduellement enlevés jusqu'au point d'être presque complètement disparus. Avons-nous jamais étudié la situation des chemins de fer sous ce jour? Nous avons au pays un grand nombre de services administratifs et il est possible que tous soient essentiels, mais je pense que la Chambre croit comme moi qu'il n'est pas un service du gouvernement qui soit aujourd'hui aussi essentiel que celui du réseau du National-Canadien. Nous avons dépensé des millions pour d'autres services; que nous ont-ils rapporté? Nous pouvons en retirer des avantages indirects, mais certainement très indirects et nous ne recevons pas l'intérêt de notre argent pas plus que nous ne voyons des résultats tangibles. Voici une institution qui a rendu au peuple canadien des services dont il ne saurait se passer. Nous espérons que le jour n'est pas éloigné où ce service sera accompli sur une base rémunératrice, mais jusqu'à ce que cette époque arrive, est-ce un crime pour le Gouvernement d'aider le réseau du National-Canadien? Je ne le pense pas. D'aucuns diront: Comment se fait-il que le Pacifique-Canadien prospère et paie des dividendes, alors que le réseau national peut tout juste faire face à ses frais? Voici ma réponses à cette question: Le Pacifique-Canadien a construit ses voies uniquement dans les régions du pays qui lui promettaient des dividendes, alors que le réseau national a été construit dans des régions qu'il fallait ouvrir à la colonisation afin de peupler les terres du nord. A mon sens, c'est la réponse à cette question. Le Pacifique-Canadien a cherché des dividendes et, pour cela, il a construit ses voies où il espérait que la circulation des marchandises lui rapporterait des profits. D'un autre côté, le National-Canadien a été exploité dans les intérêts du pays et s'il n'a pas réussi comme son rival, la raison se trouve justement dans ce que je viens d'expliquer.

La Chambre ne s'intéressera peut-être pas à ce que je vais dire, mais avant de venir à Ottawa pour assister à la session, j'ai préparé, à la demande des commissaires des chemins de fer, un mémoire que j'ai soumis à la direction du réseau national au sujet des réductions. Nous, de l'île du Prince-Edouard, sentions que nous avions des griefs auxquels il fallait remédier et, après avoir recueilli tous les renseignements possibles sur le sujet j'ai soumis mon mémoire au National-Canadien et reçu sa réponse. J'aimerais, avec la permission de la Chambre, faire inscrire cette réponse au hansard. Elle est du plus haut intérêt pour le peuple des Provinces maritimes et elle traite de questions concernant non seulement l'île du Prince-Edouard, mais aussi la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. La direction a décidé de nous satisfaire de son mieux et je puis faire remarquer qu'elle a encore devant elle d'autres représentations qu'elle a promis d'étudier davantage.

M. l'ORATEUR: Je dois faire observer à l'honorable député qu'aucun document qui n'est pas lu à la Chambre ne peut entrer au hansard sans le consentement unanime de la Chambre.

M. MacLEAN (Prince): Je comprends cela et c'est pourquoi je demande la permission de la Chambre.

L'hon. M. STEVENS: Je conseille à l'honorable député de lire cette lettre. Nous sommes intéressés à la manière de voir de sa province sur ces questions.

M. MacLEAN (Prince): Je n'ai aucune objection à la lire si l'honorable député insiste.

M. CALDWELL: Qui a écrit ce document?

M. MacLEAN (Prince): M. Dalrymple, du réseau du National-Canadien. La direction n'a pas tout à fait satisfait à nos demandes et, en lisant, j'expliquerai notre cause comme nous la voyons. Le document est daté du 27 février 1925 et se lit comme suit:

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

Service du trafic et des messageries
Montréal, Québec,
27 février 1925.

A Hamilton

A. E. MacLean, écr., député,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ontario.

Cher M. MacLean,

Sujet: tarif-marchandises (Ile du Prince-Edouard) et votre lettre du 13 février adressée à notre président.

La réponse à vos questions à quelque peu tardé parce qu'elles contenaient des assertions générales qui demandaient beaucoup de recherches.

J'essaierai de répondre aux diverses plaintes ou comparaisons dans l'ordre synoptique suivant:

a) Chemin de fer exige que le consignataire décharge les pommes de terre des wagons dans l'entrepôt, à Charlottetown, tandis qu'à Saint-Jean (N.-B.), le consignataire n'a rien à payer pour cela.

L'assertion n'est pas tout à fait exacte; il est vrai cependant que nous prenons à notre charge le coût du déchargement des pommes de terre emballées lorsqu'elles sont destinées au transport par eau. Nous n'acquittons pas les frais de déchargement des consignations en vrac.

La situation à Saint-Jean (N.-B.) est un peu différente de celle qui existe à Charlottetown, car les pommes de terre s'expédient pour ainsi dire des environs de Charlottetown à un tarif minimum, tandis que celles qui arrivent à Saint-Jean (N.-B.) viennent de bien plus loin; de plus, le prix de manutention de la marchandise tarifée à moins de 10c. les cent livres n'est pas compris dans les frais de transport.

A l'ouverture de la prochaine saison de navigation, nous verrons à parifier la manutention à Charlottetown et à Saint-Jean.

b) Cinq jours d'entreposage gratuit à Charlottetown et dix jours à Saint-Jean (N.-B.).

Cela est exact. Le supplément alloué à Saint-Jean (N.-B.) remédie à l'irrégularité du transport, en d'autres termes, à une impuissance de la compagnie résultant du parcours plus long, excédant parfois 400 milles, tandis que la distance maximum est de 117 mille, dans le cas de Charlottetown.

Il ne semble n'y avoir aucune bonne raison d'affaire pour prolonger le délai à Charlottetown et jusqu'à présent nous n'en voyons pas d'autre à cette demande que le désir d'utiliser les wagons comme entrepôt, faute d'autre entreposage suffisant. Nous continuons d'examiner cet aspect et nous n'avons pas d'opinion faite.

c) Les tarifs de longs parcours sont plus élevés pour les pommes de terre que des endroits du Nouveau-Brunswick à Saint-Jean (N.-B.).

Cette assertion n'est pas exacte. Les tarifs locaux entre toutes les stations dans les Provinces maritimes sont basés sur le parcours, et le prix du long parcours s'applique uniformément. Pour les marchandises d'exportation, les tarifs de parcours équivalents sont exactement les mêmes, sauf que le maximum pour un parcours de 100 à 120 milles est de 13c. dans le cas de Charlottetown, tandis qu'il va jusqu'à 14c. et 14c. ½ dans le cas de Saint-Jean (N.-B.).

d) On demande une diminution générale du prix de transport des pommes de terre à Sydney, Montréal, Halifax et Saint-Jean (N.-B.), mais les tarifs de l'intérieur à Saint-Jean et à l'Ile du Prince-Edouard, étant basés sur le même principe que les Provinces maritimes on admet que cela signifie un abaissement général des tarifs dans tout le Dominion.

La réponse à cette demande est assez longue et l'on me permettra de la faire insérer aux Débats sans que je la lise.

L'hon. M. STEVENS: Nous aimerions à la connaître.

M. MacLEAN: Cela intéresse mon honorable ami?

L'hon. M. STEVENS: Certainement.

M. MacLEAN: Je cite:

Les prix de transport des pommes de terre entre différents endroits des Provinces maritimes ont été très souvent l'objet d'études spéciales durant ces dernières années et des diminutions appréciables ont été faites dans l'intérêt des producteurs. Les augmentations apportées depuis 1918, conséquence d'un état de choses qu'il est inutile d'exposer ici, ont complètement disparu quant aux pommes de terre et en cela les Provinces maritimes ont été privilégiées.

Mon honorable ami n'aime peut-être pas à entendre lire cela.

L'hon. M. STEVENS: Mais oui; j'en suis très heureux.

M. MacLEAN: Je tiens à adresser un remerciement à l'honorable député de Vancouver-Centre, car je crois qu'il émet la meilleure idée lorsque les représentants des Provinces maritimes ont fait leur tour du Canada. Il a dit, supposant que l'ont ait fidèlement reproduit ses paroles, que pour résoudre les difficultés des Provinces maritimes, il fallait les rapprocher à 300 milles de Montréal. Mon honorable ami se rend bien compte de la situation et je voudrais que nous puissions également rapprocher les provinces de l'Ouest à 300 milles de la même grande ville.

L'un des obstacles au progrès des Provinces maritimes, c'est qu'il faut en grande partie exporter via Montréal et ainsi subir un parcours de 700 milles environ d'où nos produits reviennent passer sous nos yeux pour ainsi dire. Cela coûte très cher aux Provinces maritimes, et c'est leur faute jusqu'à un certain point. Il fut question il y a quelques années d'établir dans les Provinces maritimes des parcs à bestiaux où seraient réunis et se ferait la vente des animaux destinés à l'exportation. Mais les rivalités quant à l'emplacement surgirent entre les différentes villes et dans l'intervalle l'affaire tomba et les parcs sont encore à l'état de projet. Il me semble, pour me servir des paroles de l'honorable représentant de Saint-Jean-et-Albert (M. Baxter), alors qu'il fulminait en cette Chambre, il y a quelques soirs, et invitait le Gouvernement à sortir de son apathie, que nous des Provinces maritimes devrions secouer notre torpeur. Si Saint-Jean et Halifax désirent retenir le commerce d'exportation des Provinces maritimes, c'est aux gens de ces provinces de sortir de l'inaction et d'accommoder ce commerce et de s'entendre entre elles lorsque surgit une proposition de ce genre.

La question suivante est comme suit:

(e) Désire transporter les pommes de terre aux tarifs spéciaux et cite les tarifs sur le charbon comme base et établit certaines comparaisons. Plus loin, prétend que les tarifs ne devraient pas être plus élevés que ceux qui s'appliquent au grain dans l'ouest du Canada.

Sous ce rapport, j'ai comparé les tarifs sur le transport du charbon des Provinces mari-

times à l'île du Prince-Edouard. J'ai fait remarquer qu'une tonne de charbon coûte au carreau de la mine environ $3, tandis qu'il en coûte de $9 à $15 pour produire une tonne de pommes de terre et, cependant, les deux articles se vendent à peu près au même prix au point de destination. Le tarif sur le charbon, de Sydney à Tignish, île du Prince-Edouard, est de 13½c. les 100 livres et le tarif sur les pommes de terre de Tignish à Sydney, est de 38c. les 100 livres, soit une préférence de 200 p. 100 environ sur une denrée dont la production coûte 200 p. 100 de moins. Le charbon jouit du tarif spécial, et je prétends, dans ce cas, que si l'on accorde ce tarif au charbon dans la Nouvelle-Ecosse, on devrait aussi l'appliquer sur les pommes de terre dans l'île du Prince-Edouard. Un autre point que l'on a souligné c'est que le tarif sur le charbon par chargement de wagon de 60,000 livres, était de 13½c., livré à Tignish, soit $81, tandis que le tarif sur un wagon complet de pommes de terre était de 38c. de Sydney à Tignish, soit $228, bien que la valeur des deux wagons rendus à desination soit pratiquement la même. Naturellement, les chemins de fer ne tiennent pas compte de cela; ils prétendent que les deux articles diffèrent tellement, que l'on ne peut tenir compte de ce fait. Sur ce point, le mémoire s'exprime comme suit:

Cette proposition est tellement absurde qu'il est inutile de la discuter.

Au paragraphe (f) on recommande une augmentation générale des tarifs sur les objets de luxe et sur les articles dispendieux, et une réduction du tarif sur les articles peu coûteux et volumineux. Cette proposition, je crois, vaut la peine d'être étudiée. La réponse à cette suggestion est comme suit:

En principe, nous admettons avec vous qu'il devrait y avoir augmentation sur les objets de luxe et les articles dispendieux et cette mesure nous permettrait naturellement de réduire nos tarifs sur ce que l'on appelle généralement les denrées essentielles, mais vous comprendrez que tout changement dans le tarif même sur ces dernières marchandises est subordonné, comme par le passé, au résultat sur nos frais d'exploitation.

g) Demande que les tarifs locaux sur les pommes de terre de Saint-Jean à Halifax soient les mêmes que ceux des pommes de terre d'exportation.

La réponse à cette question est la même que celle de (d).

h) Touche à certaines déclarations du premier ministre Armstrong.

Le premier ministre Armstrong a déclaré que le tarif de transport de Kentville à Sydney, distance de 317 milles, était de 53c., tandis que le tarif de Toronto à Winnipeg, distance de 1,232 milles, était de 55c. seulement. En d'autres termes, que la différence n'était que de 2c. sur cette longue distance.

M CALDWELL: Est-ce le tarif sur la même denrée?

M. MacLEAN (Prince): Oui.

M. SPENCE: Et pour la même année?

M. MacLEAN (Prince): Oui, pour la même année On a cité un autre exemple sous ce rapport, de l'expédition d'une boîte de tomates de Hantsport à Halifax. Le tarif s'élevait à $12.80 les 100 milles, tandis que le tarif de Grimsby (Ontario), à Halifax, était de $2.50 les 100 milles. Dans le discours prononcé à la convention de l'industrie laitière, le premier ministre Armstrong déclara qu'il désirait "graver dans l'esprit" des membres de la convention que l'on "ne pouvait permettre à ces inégalités de durer indéfiniment". Il cita un autre exemple de préférence indue en matière de tarif de transport. Maintenant, sur ce point, M. Dairymple répondit comme suit:

On établit une comparaison entre les tarifs de transport sur les pommes entre Kentville et Sydney et entre Toronto et Winnipeg. Dans le dernier cas, les tarisfs de l'accord désigné sous le nom de pas du Nid-de-Corbeau s'appliquent malgré l'opposition des compagnies de chemin de fer et si, à cause de l'existence de ce tarif réduit du pas du Nid-de-Corbeau, les chemins de fer sont forcés de réduire tous leurs tarifs dans toutes les parties du pays à ce tarif minimum, il ne restera pas assez d'argent pour permettre à nos compagnies de chemin de fer de maintenir les services qu'exige le commerce du Canada.

Foin.—(1) On réclame pour le foin un tarif uniforme de toutes les stations de l'île du Prince-Edouard à Sydney, Saint-Jean et Halifax, car le poids du wagon complet est si peu élevé que le tarif pour assurer un profit doit être hors de toutes proportions avec la valeur du foin.

Nous allons voir ce que l'on peut faire relativement aux tarifs d'exportation sur le foin du territoire de l'île du Prince-Edouard.

Vient ensuite la nourriture pour les renards, denrée importante dans cette région, et qui devrait être classée comme article de quatrième classe au lieu de première. Il dit:

Cette nourriture comprend les foies et les cœurs de bœuf et la viande de cheval expédiés gelés, généralement en wagons frigorifiques; cette viande exige le même soin que tout autre denrée sujette à détérioration pour l'alimentation humaine, et nous sommes absolument convaincus que l'industrie de l'élevage du renard est en mesure de payer les tarifs des articles de première classe. De fait pour me servir de l'argument qu'avancent les documents que vous avez eu l'obligeance de m'adresser, cette industrie peut être classifiée comme commerce de luxe.

Nous demandâmes une réduction des tarifs de transport pour les chargements mixtes de pommes de terre et de navets, etc., de l'île du Prince-Edouard à la terre ferme. En concluant, il dit:

Il ne sera peut-être pas mauvais que j'attire maintenant votre attention sur ce qui s'est fait pour la fixation des tarifs de transport touchant l'île du Prince-Edouard durant les deux dernières années. Pour votre information, entre autres choses, voici:

(1) Autrefois, pour fixer les tarifs, on faisait entrer en ligne de compte, les frets entre l'île et la terre ferme

et *vice versa*; aujourd'hui, tous les tarifs applicables dans les Provinces maritimes pour les taux par mille de transport, sont basés sur les tarifs uniformes de transport sur terre, sans supplément pour les services des navires transbordeurs de wagons ou pour ceux des lignes à voie étroite. Ceci a entraîné une diminution considérable de nos recettes, sans que le volume de marchandises transportées en soit beaucoup augmenté.

(2) L'île du Prince-Edouard se trouve maintenant sur le pied d'Halifax et de Mulgrave pour les tarifs de transport entre cette île et les endroits à l'ouest de Québec, ce qui comporte une diminution dans les revenus du transport par chemin de fer.

(3) Les tarifs des diverses classes entre l'île du Prince-Edouard et les territoires à l'est de Québec ont été réduits.

(4) On a réduit les échelles locales des tarifs pour le transport par mille dans les Provinces maritimes, y compris l'île du Prince-Edouard sur les pommes de terre, le grain et autres produits de la ferme.

(5) On a réduit les tarifs pour les pommes de terre destinées à l'exportation, et cela au point que toutes les augmentations accordées par la commission des chemins de fer depuis 1918 ont été éliminées; pareille situation n'existe nulle part ailleurs au pays, que je sache.

(6) On a réduit les tarifs pour les pommes de terre destinées à l'ouest du Canada.

Je ne mentionne cela que pour essayer de vous convaincre que nous ne négligeons pas la situation des Provinces maritimes.

Je regrette de retenir la Chambre, mais c'est une question très importante là-bas et je ne crois pas avoir ennuyé les honorables députés.

Quand je parlais, tout à l'heure, de l'entretien des chemins de fer, qui nous coûte énormément d'argent, j'ai oublié de mentionner que le Gouvernement fournit et entretient en bon ordre les chenaux, les canaux, les éclusiers, les phares, les bouées, les quais, les appareils de déchargement et ainsi de suite, et les navires des lacs n'ont rien à payer. Pourquoi ne pas faire la même chose avec les chemins de fer et ne pas calculer les tarifs sur le coût du matériel roulant et les frais d'exploitation seulement, au lieu d'essayer de leur faire payer l'intérêt sur le coût fabuleux de la construction et de l'entretien de la voie ferrée, et ainsi de suite? Voilà, je crois une suggestion digne de l'attention de cette Chambre.

Je n'ai pas l'intention de discuter maintenant le marché Petersen. On l'a discuté à bien des points de vue. Je désire simplement dire que, selon moi, le Gouvernement a présenté ce projet de bonne foi. Il l'a fait soumettre à un comité qui étudiera la question sous tous ses aspects. Comme je l'ai dit, si l'on tue cette proposition faite par le Gouvernement en vue de réduire les frets maritimes, nous en ferons tenir la responsabilité aux honorables députés de la gauche; et selon moi, ce serait un nouveau désastre national comparable au résultat des élections de 1911, alors qu'on nous ferma le marché des Etats-Unis. Les mêmes gens qui ont fait cela essaient aujourd'hui de nous fermer le marché de la Grande-Bretagne, peut-être pas de la même façon, mais d'une autre façon qui aurait probablement le même résultat.

L'autre soir, mon honorable ami de Cap-Breton-Sud-et-Richmond, (M. Carroll) parlait en faveur des droits sur le charbon, ce à quoi je suis très opposé. Il se peut bien que les droits sur le charbon soient dans l'intérêt de la population de la Nouvelle-Ecosse. Mon honorable ami a prétendu que si je n'appuyais pas ce droit sur le charbon, je n'étais pas un bon citoyen des Provinces maritimes. Je tiens à dire à l'honorable député que si je ne suis pas un vrai citoyen des Provinces maritimes, je suis certainement un bon citoyen de l'île du Prince-Edouard, car les importations de charbon de la Nouvelle-Ecosse dans notre province, comme l'a dit l'honorable député de King (M. Hughes) sont en effet très considérables, et la population de l'île du Prince-Edouard croit payer une très forte prime aux mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Une autre chose qui nous a nui beaucoup, non seulement dans l'île du Prince-Edouard, mais aussi dans le Nouveau-Brunswick, c'est l'embargo de la Grande-Bretagne sur les pommes de terre canadiennes. Cet embargo est devenu en vigueur au moment même où nous commencions à tirer profit de ce nouveau débouché. Je désire remercier le ministre du Commerce pour ce qu'il a fait, et lui dire que, selon moi, le peuple de ce pays ne se prévaut pas assez des services du département du Commerce. L'automne dernier, nous fûmes forcés de chercher un débouché à l'étranger pour notre surplus de pommes de terre, et nous nous adressâmes au département du Commerce. Ce dernier se mit immédiatement en communication avec le haut commissaire à Londres et s'occupa de la chose si bien que, peu de semaines après, nous commencions à expédier en Grande-Bretagne. Qu'arriva-t-il ensuite? Les Américains, qui nous avaient fermé leur marché avec le tarif Fordney, devinrent bientôt jaloux de ce que nos pommes de terre étaient expédiées en Angleterre tandis qu'il y avait un embargo sur les pommes de terre des Etats-Unis. Ils réclamèrent auprès du gouvernement britannique et l'effrayèrent tellement, en lui disant que nos pommes de terre du Canada étaient infectées au point de rendre leur entrée dangereuse en Grande-Bretagne, qu'un embargo fut mis sur nos pommes de terre.

M. CALDWELL: Pourrais-je faire observer que ce n'était pas à cause de l'infection

des pommes de terre, mais bien à cause du doryphore?

M. MacLEAN (Prince): Mon honorable ami a raison. Nous avons examiné la question et avons découvert que le doryphore exerce ses ravages en Angleterre depuis plusieurs années. Mais je regrette de constater que la Grande-Bretagne prêta l'oreille aux récriminations du gouvernement américain et étendit l'interdiction d'entrée portée contre les pommes de terre américaines, aux pommes de terre canadiennes. Le ministère de l'Agriculture s'occupe de cette affaire et j'espère que l'on pourra améliorer la situation. Nos pommes de terre étaient bien reçues en Angleterre et elles nous rapportaient des gains appréciables. Notre commerce prospérait, étant donné surtout la pénurie de pommes de terre en Angleterre. J'espère sincèrement que le ministère de l'Agriculture réussira à faire lever l'embargo.

Un autre problème débattu dans les Provinces maritimes a trait au bac transbordeur du chemin de fer, qui fait le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. A mon avis, on n'a aucune raison de forcer le National-Canadien à acquitter le coût de ce service. On affréta ce bac transbordeur à cause d'un article du pacte en vertu duquel l'île du Prince-Edouard entra dans la Confédération et qui stipulait qu'un service de paquebots serait continuellement maintenu entre cette province et la terre ferme. Il n'y a pas plus de raison pour imputer le coût de ce service sur le compte de l'embranchement du National-Canadien dans l'île du Prince-Edouard qu'il n'y en aurait à imputer sur ce même compte les autres subventions consenties à l'île du Prince-Edoaurd lors de la négociation du pacte. Le bac transbordeur a rendu d'immenses services. Il ne peut néanmoins durer éternellement. J'espère donc que le temps où lon affrétera un autre bac transbordeur n'est pas éloigné. J'apprends de source autorisée que le commerce est si actif, sur cete route maritime, que le navire n'a pu être complètement radoubé depuis qu'il est en service. De fait, on ne peut l'immobiliser assez longtemps pour permettre le radoub. J'espère donc que le Gouvernement ne tardera pas à noliser un autre vapeur. On a soutenu que l'on devrait se servir du pétrole pour actionner le navire actuel. En hiver, lorsque le navire entreprend son voyage il garde la mer cinq ou six heures et même huit ou dix heures, avant d'approcher du débarcadère. Alors, à cause des glaces, ses feux s'encrassent et la pression de vapeur diminuant, le navire perd de sa force motrice au moment même où il en a le plus besoin pour se frayer un chemin jusqu'au quai à travers les glaces. En conséquence, il est immobilisé; on doit nettoyer le foyer et le navire est emporté par les glaces flottantes parfois à huit ou dix milles et même 15 ou 20 milles dans le détroit. Si le bateau était actionné à l'huile, cet ennui disparaîtrait; la force motrice se maintiendrait toujours à la même pression, et, dans de bonnes conditions, le vapeur pourrait amarrer huit ou dix heures plus tôt qu'il ne le peut dans les circonstances.

L'hon. M. STEVENS: Il conviendrait à la flotte Petersen.

M. MacLEAN (Prince): Sans doute, mais nous ne pouvons nous en passer dans ce but, même pour faire plaisir à mon honorable ami.

Durant la discussion des crédits du ministère de l'Agriculture, on a parlé de la création d'une zone franche dans l'île du Prince-Edouard. Il me fait plaisir de dire que le ministre nous donna à cette occasion une réponse très favorable et j'espère que l'on entreprendra le travail et qu'on le poussera jusqu'au résultat définitif. La province en général, si je ne me trompe, est disposée à accepter la proposition du Gouvernement et tâchera de faire de l'île du Prince-Edouard une zone franche de toute trace de tuberculose. Nous possédons, je pense, un certain nombre des meilleurs troupeaux de vaches laitières du Canada. Nos produits laitiers ne le cèdent à aucun sous le rapport de la qualité. Si, comme on en a l'intention, on nous aide à faire disparaître la tuberculose, nos bestiaux auront, sur les marchés internationaux, une réputation qu'ils ne peuvent acquérir maintenant. On pourra en même temps annoncer que les produits laitiers de l'île du Prince-Edouard viennent d'une zone franche, ce qui leur permettra d'atteindre à l'étranger un prix beaucoup plus élevé.

En terminant, j'affirme que le peuple canadien ne doit pas se laisser aller au pessimisme. Les honorables députés de la gauche, particulièrement ceux du groupe conservateur, nous font entendre beaucoup de discours pessimistes. Ils broient du noir à l'idée que, tout probablement, le Gouvernement actuel sera maintenu au pouvoir. Néanmoins, je suis persuadé que le Canada progresse sensiblement, et je suis confirmé dans cette opinion par le budget déposé récemment, malgré ce que peuvent prétendre les honorables députés de l'opposition. Si j'établis une comparaison entre le Canada et les pays étrangers, je trouve que la dette par tête de ces derniers pays est beaucoup plus élevée que la nôtre. La dette du Canada est de $268 par tête, tandis qu'elle est de $792 en Nouvelle-Zélande,

de $791 en Angleterre, de $540 en France, et en Australie, de $359. En dépit de l'énorme déficit accumulé sous le régime des honorables députés de la gauche, je suis heureux de pouvoir dire que la dette par tête du Canada peut soutenir avantageusement la comparaison avec celle des autres pays de l'univers.

Je suis fier du parti auquel j'appartiens, comme je le suis de celui qui dirige ce grand parti, le très honorable Mackenzie King, qui non seulement a démontré son habileté à administrer les affaires du Canada, mais a aussi attiré sur lui l'attention des nations du monde pour l'attitude qu'il a prise touchant les questions internationales. Je suis fier de ce parti dont les œuvres lui assurent le premier rang parmi les groupes politiques de tout l'univers; de ce parti qui, dans l'élaboration de ses mesures législatives, a toujours eu en vue l'intérêt de la masse plutôt que celui des groupes. C'est un parti qui, en toutes circonstances, a eu à cœur le bien-être du peuple; qui s'est intéressé à toutes les classes sans préférence pour les monopoles; qui a toujours soutenu et aidé l'agriculteur, le pêcheur, le bûcheron et l'ouvrier. Malgré les obstacles qu'il eut à surmonter en prenant les rênes du pouvoir, il a su, dans la mesure du possible, rester fidèle aux engagements pris avant l'élection, et aujourd'hui il peut en appeler au peuple avec un programme déterminé, lequel vise à alléger, autant que faire se peut, les charges là où elles pèsent le plus, tout en s'efforçant de remettre le Canada dans une situation financière avantageuse aux yeux des autres pays de l'univers. Je le demande: sommes-nous découragés? Non. Notre dette nationale par tête est beaucoup moindre que celle de nombre d'autres grands pays. Nos ressources sont sans limites. Débarrassons-nous pour toujours des sentiments pessimistes dont j'ai parlé et aidons notre pays à aller de l'avant vers son expansion, avec cet optimisme qui est la garantie du succès.

M. WOODS: Monsieur l'Orateur, je me sens très à l'aise pour prendre la parole n'étant pas l'adepte d'aucun parti et tout à fait libre, comme je le fus toujours depuis mon entrée dans cette Chambre, d'appuyer la législation, de quelque partie de cette enceinte qu'elle vienne, ou de la combattre, si je juge que l'intérêt du pays l'exige. Depuis que je suis député à deux reprises j'ai combattu le budget et j'ai voté contre et une fois je lui ai donné mon appui.

Le budget actuel me désappointe d'une certaine façon. J'avais nourri l'espoir qu'il serait dans le sens de celui de la dernière session, mais à mon grand désappointement il n'est pas allé plus loin. A la suite des déclarations faites par les honorables députés (*la droite*) nous nous attendions que le budget de l'année dernière serait le glas de la protection. Au cours de cette session je prévoyais d'autres réductions des droits sur les articles de première nécessité. Je ne comptais pas sur des retranchements radicaux aux tarifs ni à sa suppression, mais j'attendais plus que ce qu'on nous donne. Il est un point du budget, d'après moi, qui ne satisfera pas les partisans d'un faible tarif et d'une grande liberté de commerce entre les nations avec lesquelles nous avons des relations. Je veux parler de la clause du "dumping". Ce budget fait prévoir une revision de cette clause. Me reportant au budget de 1907, je l'ai comparé à celui-ci. Je n'ai aucune formation juridique: je ne suis qu'un modeste agriculteur, mais selon moi, quand la clause du "dumping" fut adoptée en 1907, on évaluait les marchandises arrivant en ce pays au prix du marché de leur pays d'origine. Si je saisis bien la modification actuelle, ces marchandises importées au Canada, seront à l'avenir évaluées au prix des marchandises similaires au Canada, ou au prix de vente en ce pays. Qu'est-ce que cela veut dire? Tout bonnement, que sans égard à notre tarif douanier, vous serez obligé de payer, pour ces marchandises importées, la valeur des marchandises similaires au Canada. Je cite un exemple: Vous allez aux Etats-Unis et vous achetez un article qui se vend $100 dans ce pays; à la douane, vous constatez que cet article se vend $120 au Canada, sans parler des droits dont on ne tient aucun compte. Il s'ensuit qu'en apportant cet article des Etats-Unis évalué là à $100 vous serez forcé de payer $120, pour avoir le droit de vous en servir.

M. CALDWELL: Le droit en plus.

M. WOODS: Abstraction faite du droit. A mon sens, la clause du "dumping" domine toute l'application de la protection aux marchandises importées en ce pays.

M. FORKE: Rien dans cette disposition, que je sache, n'empêche le ministre des Douanes d'évaluer les marchandises au prix qu'il lui plaît.

M. GARLAND (Bow-River): Très bien, Très bien!

M. WOODS: Nous ne supposons pas qu'il évaluera les marchandises au-dessus du prix du commerce local. Mais supposons qu'il établisse la même valeur, que signifie cela? Cela signifie que les fabricants organisés de ce pays pourraient presque fixer le prix à leur gré et empêcher le consommateur canadien d'importer des marchandises de l'étranger sans les payer le prix auquel il devrait acheter ces mêmes articles au pays. Si ma supposition est juste, c'est la forme de pro-

tection la plus fâcheuse que l'on puisse concevoir.

Notre dette publique a fait l'objet de mainte discussion et tout le monde, au Canada, peut-être, sait qu'elle s'élève à environ deux milliards et demi et qu'il nous faut la payer. Il est très malheureux que nous ayons pareil fardeau sur le dos. Il me semble que cette énorme dette est attribuable à un manque de clairvoyance durant la guerre et au fait que l'on a négligé d'imposer ceux qui gagnaient alors beaucoup d'argent. Durant la guerre, les agriculteurs, les ouvriers, les fabricants et toutes les classes de la société jouissaient de gros revenus et auraient pu sans le moindre inconvénient liquider presque toute la dette de guerre au fur et à mesure. Mais faute de prévoyance, nous sommes chargés de cette dette et obligés de la payer d'une façon ou d'une autre. La question à résoudre, c'est la manière dont nous allons l'éteindre. L'un des moyens ordinaires qui aide à se tirer d'affaire l'individu qui s'endette à raison ou à tort, c'est la diminution de la dépense. Il y a deux moyens à prendre. Le premier consiste à augmenter notre revenu et à nous assurer plus d'argent pour liquider notre dette. L'autre, c'est la diminution des dépenses. A mon avis, le Gouvernement actuel ne réduit pas les dépenses aussi rapidement qu'il le pourrait. Il y a plusieurs départements dont on pourrait réduire les frais d'administration et il n'en est peut-être pas un seul où la chose soit impossible. Je vais mentionner deux ou trois départements, entre plusieurs, où l'on pourrait diminuer les frais et les crédits présentés en cette Chambre. Il est possible de rogner les crédits du département de la Défense nationale. Qu'on me comprenne bien! Je crois à un corps de police convenable. Je crois à notre police à cheval et à une milice permanente jusqu'à un certain point, d'un effectif suffisant pour maintenir l'ordre à l'intérieur du pays en cas de pertubation ou de besoin. Mais il y a ce qu'on appelle les exercices annuels de la milice et l'on dépense à cette fin une somme considérable. J'ai eu un peu d'expérience de la chose dans ma jeunesse et je regarde presque cette dépense comme un gaspillage. Plusieurs officiers, dont quelques-uns sont peu rémunérés, dirigent les exercices annuels quand les miliciens vont passer une couple de semaines dans les divers camps, et quelques jeunes gens vont camper et s'amusent joliment durant ce temps. Ils font cela chaque année durant deux ou trois ans et puis ils reçoivent leur congé. On ne les instruit pas pour devenir des soldats et un grand nombre de ceux que j'ai vus dans ma jeunesse n'avaient pas le physique voulu pour faire jamais des soldats. Je crois qu'on pourrait diminuer le crédit destiné à ce service de la Défense nationale. L'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) a déposé une proposition de résolution relativement à la défense de la côte du Pacifique et il a déclaré, je pense, qu'il y a un littoral d'environ 10,000 milles sur le Pacifique à protéger. A protéger contre qui? Contre d'autres nations qui peuvent nous attaquer? Si nous allons constituer un corps militaire suffisant pour tenir tête à toutes les nations voisines qui pourraient nous faire la guerre, alors nous allons assumer le fardeau d'une dette peut-être égale à celle que nous supportons actuellement. Quand nous avons été entraînés dans la guerre il y a quelques années, le peuple canadien, avec son énergie, sa vigueur physique et sa résolution de défendre le pays, leva en peu de temps une armée qui s'en alla outre-mer défendre l'Empire britannique. Je crois qu'on peut réduire beaucoup les frais d'administration du département de la Défense nationale.

Le ministère des Travaux publics pourrait peut-être aussi diminuer un peu son budget. Dans les crédits, je remarque qu'il y a plusieurs quais—on dirait qu'il y a des quais dans presque tous les moindres coins du pays—qui ont besoin de réparations ou d'entretien. Je n'en connais que quelques-uns, mais à juger par celui de Belle Rivière au sujet duquel j'ai pris la peine de m'informer, non auprès de conservateurs en particulier mais auprès de libéraux, d'amis que je compte dans cette région, je constate qu'à leur avis ce fut pour ainsi dire un gaspillage d'avoir voté à la dernière session le crédit relatif au quai de Belle Rivière.

Un autre service où l'on pourrait pratiquer d'utiles économies, c'est le bureau de l'auditeur général des comptes. En parcourant le dernier rapport de ce fonctionnaire on voit que son prédécesseur touchait $6,000 de traitement annuel. Il a passé avec succès à travers la période accablante de la guerre et son personnel paraît l'avoir secondé admirablement. Pendant quelques mois le poste reste vacant; le personnel dirigé par l'adjoint de l'auditeur général, administra le département avec succès. Le nouveau titulaire reçoit $15,000 de traitement. Si son prédécesseur a pu administrer convenablement ce service avec l'aide du personnel et traverser sans encombre la difficile période de la guerre, il ne devrait pas être nécessaire d'ajouter $9,000 au traitement du fonctionnaire nouveau. Le budget comporte une augmentation de $33,000 en vue de régénérer le personnel de ce service. On propose

de rogner les crédits du personnel administratif en général, mais voici un bureau qui exige une augmentation de $33,000 à lui seul. Ne dirait-on pas qu'on a l'intention de constituer un gras fromage pour quelqu'un? Je me bornerai à cette observation; mais j'estime qu'elle est juste appliquée à ce département et à plusieurs autres aussi. Je suis convaincu qu'il y a là un champ d'action pour l'exercice d'une politique d'économie dans un temps où les charges fiscales sont si lourdes aux épaules des citoyens.

Mais le Gouvernement paraît s'être donné pour tâche d'augmenter les recettes. C'est ce qui est apparu à l'occasion du dépôt d'une proposition de résolution due à l'initiative du député de Macleod (M. Coote) tendant à dégrever les automobiles dans le régime douanier. Le ministre des Finances a déclaré qu'il fallait maintenir le droit, parce que l'état avait besoin de revenus. Pour ma part, je suis d'avis que le Gouvernement ne doit pas surcharger d'impôts le contribuable canadien quand il a le moyen de diminuer notre dette en faisant des économies dans divers services. Je suis plutôt pour le maintien de la taxe des ventes que des droits de douane. Cette taxe est facile à comprendre; on sait pourquoi on paye, sans doute c'est le consommateur qui l'acquitte en fin de compte, mais on y voit clair, bien mieux que dans le régime douanier, avec la clause du "dumping" pour protéger nos industries. Pour moi je préfère l'impôt direct; comme ça je sais ce que je donne. Je veux dire un mot des timbres fiscaux au sujet desquels j'ai déjà exprimé mon opinion dans la discussion de la loi qui les a créés. A ce moment-là le ministre des Finances avait fixé le maximum de la valeur à apposer sur les chèques à 2 dollars, maximum qui fut réduit à 1 dollar l'année suivante. D'après moi, l'homme riche qui émet des chèques de plus de $2,500 se trouvera exempté de payer cette taxe que l'homme moins fortuné aura toujours à acquitter. La taxe actuelle est de 2 cents pour $50 ou fraction de $50 jusqu'à $2,500; au-dessus de ce chiffre la taxe n'augmente plus. Ne vous paraît-il pas que la loi favorise les riches et revêt le caractère des lois d'exception?

J'arrive à la protection douanière qui est le dada de nos collègues de l'opposition officielle. J'ai été frappé par ce fait que ces messieurs s'abstiennent d'inscrire cette question comme un article de leur programme électoral, selon l'observation fait par notre collègue de l'île du Prince-Edouard (M. Hughes), hier soir, quand il a dit que les conservateurs se serviraient de certaines résolutions pour faire leur campagne. Ils ont déposé, par voie d'amendement, une proposition que j'estime sans consistance. Elle ne contient vraiment rien de bien caractérisé. Leur ordre du jour ne formule aucune politique ferme. Si, comme l'a fait remarquer l'honorable membre, les conservateurs se proposent de soutenir devant le pays une certaine politique, pourquoi n'en ont-ils pas fait l'objet d'une déclaration sous forme d'une proposition soumise au jugement de la Chambre? Pourquoi ont-ils évité de la porter à l'ordre du jour de l'opinion publique? Ont-ils eu peur de se lancer sur les eaux profondes de la protection? Quel que soit leur motif, mes honorables amis se réservent pour l'avenir, semble-t-il, attendant pour formuler leur programme que la campagne électorale soit ouverte. Maintenant, la protection ne protège pas toujours et afin de rendre plus claire mon idée, je désire citer un bref extrait de journal. L'article en question a été écrit par M. Tom. King, qui est le correspondant du *Globe,* à Washington, et traite de la situation des Etats-Unis. On nous assure que le gouvernement américain a mis en vigueur un tarif protecteur à outrance et c'est peut-être exact pour ce qui est d'un bon nombre d'articles. Voici toutefois de quelle manière M. King apprécie la situation.

> Les cultivateurs des Etats-Unis jouissent déjà d'un tarif protecteur; cependant, une barrière tarifaire est parfaitement inutile pour ceux qui produisent le blé, le maïs, le coton et la viande de porc. Ils ont un surplus à exporter et ils sont obligés d'accepter les prix fixés sur les marchés mondiaux.

Or, les cultivateurs canadiens sont dans la même situation que ceux des Etats-Unis. Notre pays est essentiellement agricole et nous produisons des millions de boisseaux de blé en plus de ce que nous pouvons consommer au pays. Pour ce qui est du porc, du bétail et des produits de la ferme, nous produisons bien au delà des besoins du marché domestique. Et puisqu'il est nécessaire d'écouler ce surplus sur les marchés mondiaux en concurrence avec les autres pays, la protection ne sert de rien à la classe agricole. La situation est la même aux Etats-Unis et voilà comment la protection ne protège pas toujours.

Pour ma part, je ne suis pas un adepte de la doctrine du libre-échange. Je n'ai jamais ajouté foi au système du libre-échange absolu tant que les autres pays élèveront des barrières douanières contre nous. Cependant, je n'ai pas foi non plus dans les représailles; il ne serait guère sage pour le Canada d'élever une barrière contre les Etats-Unis ou n'importe quel autre pays pour l'unique raison que nos produits ont été exclus de leurs marchés de cette manière-là. Je ne crois pas toutefois que nous devrions remanier le tarif douanier; il serait plus à propos de remanier les droits qui grèvent les articles de première nécessité

dans l'intérêt des masses populaires. Il ne faudrait pas rendre la situation encore plus difficile pour le public en général en augmentant le coût de l'existence, ce qui force nos gens à émigrer. A mon avis, notre devoir consiste donc à remanier notre tarif en vue du plus grand bien pour le plus grand nombre, au lieu de le faire dans l'intérêt d'une classe ou d'une faible partie de notre population.

Il y a encore un autre aspect du problème que je désire examiner; et la question est assez délicate sous certains rapports, car je ne suis pas au fait de l'angle sous lequel mes honorables amis de l'Ouest l'envisagent. D'après le principe que j'ai énoncé tout à l'heure, du plus grand bien au plus grand nombre, je suis d'avis que le Gouvernement agirait avec sagesse s'il imposait un droit d'exportation sur le blé. Je me permettrai de citer mes raisons à l'appui de cette thèse. J'ai affirmé tantôt que le régime protecteur ne protège pas toujours et que nous sommes dans la nécessité de vendre sur les marchés mondiaux le surplus de notre production. Or, les Etats-Unis ont imposé un droit de 42c. par boisseau sur le blé canadien, et comme résultat les minotiers américains achètent notre blé quand même et le transporte dans leurs minoteries pour le convertir en farine qui est exportée outre-mer. Je tiens d'une source autorisée que, pour cette farine exportée à l'étranger, le minotier américain bénéficie d'un drawback de 99 p. 100 des droits qu'il a acquittés. Le droit que les Etats-Unis ont imposé sur le blé canadien n'aide donc en rien le cultivateur américain, mais les grandes minoteries américaines en bénéficient, tandis que cela cause un tort énorme aux minotiers canadiens.

Cependant, si le blé canadien était converti en farine au pays, nous tirerions parti des sous-produits pour l'alimentation de notre bétail et nous savons tous combien ces sous-produits sont nécessaires dans une province comme l'Ontario. Il est absolument nécessaire de nous les procurer pour l'élevage du bétail et pour l'exploitation profitable de l'industrie laitière. Or, tant que nous permettrons aux minotiers des Etats-Unis de se procurer notre blé et de l'exporter après l'avoir converti en farine sans qu'ils aient aucun droit à acquitter pour ainsi dire étant donné le drawback de 99 p. 100, nous empêchons nos grandes minoteries de le manutentionner et de l'exporter en Angleterre sous forme de farine, et d'autre part, nous sommes privés de l'usage des sous-produits si nécessaires à l'alimentation du jeune bétail et des troupeaux laitiers.

M. HOEY: Avant que l'honorable député passe à un autre sujet, j'aimerais à savoir s'il a songé à l'effet qu'aurait un droit d'exportation sur la vente de notre blé en Europe? N'aurait-il pas pour effet d'exclure l'exportateur canadien de tous les marchés mondiaux? Vous ne sauriez grever d'un droit d'exportation notre blé à destination des Etats-Unis, sans frapper du même droit celui à destination des pays européens.

M. WOODS: L'effet pourrait être un peu celui qu'indique l'honorable député; mais il en résulterait un développement de notre industrie minotière et nous pourrions tirer parti des issues de mouture. A tort ou à raison, je suis d'avis qu'une telle mesure serait sage car elle assurerait de grands avantages au pays. Le fisc retirerait de forts revenus de cette source; cela nous aiderait à rembourser la dette nationale sans compter tous les autres avantages que j'ai énumérés tout à l'heure.

Durant l'intersession, nous avons entendu retentir à maintes reprises le cri que le pays s'en va à la ruine. Ces lamentations ont eu leur répercussion de l'Atlantique au Pacifique. Je citerai une dépêche publiée dans les journaux du pays concernant une réunion politique, tenue à Stratford, au mois d'août dernier, et à laquelle l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen) a adressé la parole. Voici:

"Les ouvriers expatriés, les foyers abandonnés, les manufactures fermées, la stagnations dans les affaires, le désespoir dans l'âme des artisans, tels sont les fruits de la politique du ministère de M. King" a déclaré le très honorable Arthur Meighen à une foule de plus de quatre mille auditeurs au grand pique-nique des conservateurs au Queen's-Park aujourd'hui. Il a surtout parlé de la conduite, depuis son arrivée au pouvoir du gouvernement King qui s'est fait remarquer particulièrement par sa mauvaise foi. Il a déclaré que les modifications apportées au tarif ont été cause que plus de deux mille manufactures ont fermé leurs portes, que plus de trois cent mille Canadiens se sont expatriés aux Etats-Unis et il a prédit que l'hiver prochain la misère serait sans précédent mais que le Gouvernement n'y pourrait rien à moins de renier tous ses engagements.

Nos amis qui siègent à notre droite nous ont aussi dit—et si mon interprétation de la loi du dumping est exacte, leur assertion n'est pas sans fondement—que les réductions du tarif il y a un an n'avaient pas abaissé les prix des machines agricoles. Je présume que ce sont les manufacturiers qui s'opposent au dégrèvement du tarif douanier et qui désirent l'augmentation des droits—c'est-à-dire s'il faut en croire les déclarations de nos amis de la droite. Eh bien! si la réduction des droits de douane ne diminue pas le coût des instruments aratoires au pays,—l'on nous dit même qu'ils sont plus élevés dans certains cas depuis les réductions de l'an dernier—pourquoi les manufacturiers s'insurgent-ils contre ce tarif? S'ils peuvent réaliser autant de profits sous le régime de droits modérés, pourquoi ne veulent-ils pas de diminution? Depuis que j'ai

été élu à la Chambre jusqu'à la session dernière, le tarif n'a pas été abaissé d'une façon notable. Si les maisons ont été abandonnées, les ouvriers congédiés et si trois cent mille des nôtres se sont exilés aux Etats-Unis et ainsi de suite, pour moi c'est un mystère. Je ne m'explique pas comment tout cela est arrivé en si peu de temps.

M. CALDWELL: Les produits des manufactures n'ont pas diminué de prix. C'est-à-dire que les machines coûtent plus cher.

M. WOODS: C'est exact. Maintenant, je désire rappeler une assertion faite récemment à la Chambre par l'honorable député de Fort-William (l'hon. M. Manion). Parlant de la situation des affaires et du travail au Canada, il a dit que le pays n'a jamais été en aussi mauvaise posture, depuis la période qui s'est écoulée entre 1873 et 1878. Que la Chambre me permette de dire quelques mots de la situation du Canada de 1878 à la fin du siècle dernier. Je parle d'expérience. A la fin de 1880 et probablement jusqu'à 1890, et quelques années plus tard, les conditions étaient bien pires qu'aujourd'hui et j'en sais quelque chose personnellement. De 1880 à 1890 et un peu plus tard je me suis occupé activement d'agriculture. J'appartenais à la classe ouvrière et je sais ce qui s'est passé en 1878 et dans la suite. Je m'intéressais même à la politique à cette époque bien que jeune homme et j'étais un ardent partisan, je le confesse, de la politique de sir John A. Macdonald prônée par mes amis les conservateurs. Dans les premières années qui ont suivi 1890 les cultivateurs pouvaient engager un ouvrier de ferme au prix de 15 et 16 dollars par mois. Ils recevaient alors 4 dollars les 100 livres pour un porc abattu et environ 3 dollars ou 3 dollars et demi pour les porcs sur pied. Le bœuf engraissé à l'étable durant six mois se vendait—prix énorme j'allais dire—de 4c. ou 4½c. la livre. Je le répète, je parle d'expérience. Ces choses se passaient dans l'Ontario; je ne connais rien des autres provinces. Je sais que de magnifiques porcs abattus et des bœufs de mai qui avaient été nourris tout l'hiver à l'étable ne rapportaient que 4 dollars les 100 livres. Comparons cet état de choses avec celui de l'heure actuelle. Les journaliers agricoles de ma circonscription et des environs sont payés 30, 40 et parfois 43 dollars par mois y compris leur pension durant toute l'année. Dans certains cas, le cultivateur leur donne en plus cheval et voiture. Cela était inconnu anciennement. Aujourd'hui cependant, en dépit des temps difficiles et du coût élevé de l'existence, nous obtenons dans l'Ontario 12 et 13 dollars les 100 livres pour les porcs et de 6 à 8 dollars pour les bœufs. Naturellement, nous nous sommes habitués à une vie quelque peu de dépenses, ce qui est parfait si nous en avons les moyens, mais les conditions actuelles nous permettent de vivre beaucoup plus facilement que de 1880 à 1890. sous le fameux régime protectionniste, panacée de tous les maux et inauguré en 1878 comme étant la grande politique nationale du Canada. Mais nos amis à ma droite nous disent que notre population quitte le pays. On nous a tellement rebattu les oreilles de ces jérémiades que je vais citer un article de fonds, paru à ce sujet, dans le *Mail and Empire*, de Toronto, voilà environ un mois. L'article pose d'abord la question:

Pourquoi les gens qui quittent l'Angleterre vont-ils s'établir aux Etats-Unis de préférence au Canada?

Et voici sa réponse:

Ils sont influencés par les rapports constants de la grande prospérité qui règne aux EtatsUnis et de l'abondance de travail à des salaires généreux, tandis que les rapports qui émanent du Canada sont bien faits pour décourager les Anglais qui veulent trouver un emploi à l'étranger. Il vient à leur connaissance que des usines canadiennes ont dû par centaines fermer leurs portes, que bon nombre de Canadiens sont sans travail et dans la misère et que, par centaines de milliers ils quittent le Canada pour aller gagner leur vie au fameux eldorado à notre sud.

M. CALDWELL: Ils ont dû lire le hansard.

M. WOODS: J'ignore où ils ont pris ces renseignements; mais voilà ce que dit le *Mail and Empire* dans son numéro du 21 février 1925. Maintenant je vais donner lecture d'une dépêche de Hamilton, datée le 24 février 1925 et distribuée par la Presse canadienne:

Parlant aux membres de l'Association des banquiers canadiens à un banquet ici hier soir, présidé par A. R. Lancefield, sir Joseph Flavelle, de Toronto...

Un homme que nous connaissons tous de réputation et dont les opinions commandent le respect dans notre Dominion:

... a affirmé que la vie nationale du Canada se laissait envahir furtivement par une tendance aux lamentations qui ne fait pas honneur aux "hommes de la zone septentrionale". Il n'arrivait pas à comprendre quelle puce avait piqué certaines gens ces temps derniers, car apparemment ils ne faisaient que geindre et critiquer ceci, cela, tout enfin. Cette attitude n'est ni canadienne ni courageuse. Sans approuver entièrement tous les modes adoptés par le fisc pour prélever les impôts d'après-guerre il était d'avis qu'à la fin il fallait cesser de se plaindre et se mettre à la besogne.

Mais il y a le revers de la médaille. On nous a débité force articles et discours ces temps derniers sur l'absence de toute prospérité; mais il y a l'autre côté du tableau et je vais donner lecture d'un ou deux extraits qui traitent de notre prospérité. Je tiens aussi à dire ceci: puisque les réductions apportées au tarif l'an dernier ont produit tant de prospé-

rité, c'est, je crois, une grave erreur de la part du Gouvernement de ne pas continuer dans la voie où il s'est engagé l'an dernier et nous assurer ainsi une prospérité encore plus grande:

Le plus gros envoi de quincaillerie qui se soit jamais expédié en Canada a quitté l'établissement de Beatty Frères, à Fergus, samedi après-midi sur un convoi spécial du Canadien-Pacifique comptant 24 wagons. L'envoi était formé de plus de 2,000 pompes en fer à l'usage des fermes, 1,000 escabeaux et échelles extensibles, 1,000 lessiveuses, mécaniques et autres et du matériel de grange, qui doivent être livrés ce printemps à 700 marchands par tout l'Ouest canadien.

M. CALDWELL: Quelle est la date?

M. WOODS: Je ne sais pas, mais je suis sûr qu'il ne s'est pas écoulé deux mois depuis le départ de cet envoi. Je veux lire encore ce qui suit:

La situation industrielle à Guelph qui laissait à désirer cet été commence à s'améliorer. En général, nos manufacturiers expriment l'avis que lentement mais sûrement nous revenons à la prospérité.

M. John M. Taylor, président de la compagnie Taylor-Forbes, un des plus grands établissements de la ville, voit l'avenir d'un bon œil. La fabrique de radiateurs de cette compagnie fonctionne six jours par semaine, et au delà des heures régulières tous les soirs pour tâcher de remplir les commandes déjà reçues. La fonderie de Crowe fonctionne cinq jours par semaine. Le président, C. R. Crowe reconnaît que la situation s'est sensiblement améliorée. La Canadian Diamalt Company, subsidiaire de la Fleischman Yeast Company, fait aussi de bonnes affaires.

"Le pire de la crise est passé" affirme R. Marsland, de la Guelph Carpet and Worsted Spinning Mills Company, Limited; il est confiant que dès le début de la nouvelle année on constatera une amélioration appréciable dans la situation industrielle.

Voici un citation d'Ottawa:

Le chômage diminue au commencement d'octobre, d'après les rapports de 5,855 établissements compilés par la statistique fédérale. Chez ces employeurs le nombre des employés s'est accru de 765,422 qu'il était au 1er septembre à 771,932 au 1er octobre.

On constate une amélioration sensible dans le domaine de l'industrie manufacturière surtout chez les filateurs, les aciéries, les conserveries et les fabriques de sucreries. L'exploitation forestière, le transport et le commerce révèlent un mouvement plus ferme; dans l'industrie du bâtiment on se ressent encore de la crise, mais moins que par le passé.

J'ai un autre article, mais je ne prendrai pas le temps d'en faire lecture. Je veux dire un mot d'une filature de laine que nous avons dans mon comté, la seule, dans tout Dufferin. Elle fonctionne à grand train nuit et jour.

M. CALDWELL: Je croyais que toutes les filature de laine avaient cessé leurs opérations l'année dernière.

M. WOODS: Il y a eu des rumeurs en ce sens, mais celle dans mon comté n'a pas fermé ses portes, et dans le moment elle fonctionne jour et nuit.

M. CALDWELL: A la bonne heure.

[M. Woods.]

M. WOODS: Elle donne de l'emploi à quelque 150 personnes, dont environ 65 hommes et garçons. Voilà qui ne prouve pas que le pays court à la ruine, parce qu'on a réduit le tarif douanier, l'an dernier. Je dirai plus: la protection chasse la petite industrie. Je crois réellement que c'est surtout à cause de la protection que la petite industrie quitte les petites villes et les villages. La protection a dépeuplé la campagne et déterminé l'exode des jeunes gens, des ouvriers vers les grandes villes. Puis, lorsque dans ces grandes villes les conditions ne leur sont plus favorables, ils traversent de l'autre côté de la frontière pour chercher du travail dans le pays voisin. Je suis convaincu que c'est la protection qui est avant tout la cause de la ruine de nos petites industries et de la dépopulation de nos villages.

On me permettra de citer un cas qui m'a été signalé très récemment, pour prouver que ce que j'avance est vrai. Je tiens mes renseignements de certaines compagnies d'Ontario qui fabriquent du treillis. Ces compagnies qui fabriquent des treillis pour clôtures de fermes importent un certain genre de fil de fer en franchise. C'est une chose que j'approuve, parce que cela diminue les frais du fabricant qui peut alors vendre son produit à meilleur marché. Donc, ces compagnies fabriquant des treillis ont le droit d'importer en franchise du fil n° 9, n° 12 et n° 13. Il y a un n° 10 un tout petit peu plus léger que le n° 9, mais qui fait cependant un très bon treillis. Autant que je sache, il n'y a au Canada que deux fabriques de fil d'acier pour clôtures qui font du treillis avec du fil n° 10. Elles importent leur matière première en franchise pour la fabrication de ce fil et font ensuite avec ce treillis de n° 10 concurrence au treillis de n° 9, en le vendant pour du n° 9 léger ou comme treillis-type pour clôture. Or, les autres compagnies qui vendent du treillis ne fabriquent pas le fil de fer. Elles peuvent s'adresser à ces deux fabriques et acheter du n° 9, du n° 12 ou du n° 13 pour ainsi dire au même prix que si elles l'importaient; mais quand il s'agit du n° 10 qui est protégé par un droit de 20 p. 100, les deux fabriques en question disent aux manufacturiers de treillis: Nous vous vendrons ce fil à raison de tant; c'est-à-dire qu'elles ajoutent au prix le droit de 20 p. 100. C'est prohibitif pour les manufactures qui désirent faire du treillis avec du n° 10. Les deux fabriques de fil de fer qui jouissent de cet avantage spécial vendent donc le n° 10 cinquante pour cent plus cher que les compagnies vendant du treillis fait avec du n° 9, ce qui ne les empêche pas de vendre aussi du fil n° 9. Or, le treillis de clôture est un article très important pour les cultivateurs, non seule-

ment de l'Ouest, mais de tout le Canada. Ces deux compagnies sont les seules à pouvoir vendre du treillis n° 10 en majorant leur prix du droit de 20 p. 100. Qu'est-ce qui va résulter? Il arrivera que les autres fabriques de treillis seront obligées d'abandonner et le monopole restera aux deux compagnies qui fabriquent du fil de fer en même temps que du treillis, mais qui vendent le treillis n° 10 cinquante pour cent plus cher que le n° 9. Voilà un exemple qu'on m'a cité. J'en ai fait part au Gouvernement et l'on m'a répondu que c'était une vieille histoire. J'espère cependant qu'il fera disparaître cette distinction qui est à l'avantage du gros fabricant et au détriment du petit.

En terminant, je dirai que nous avions deux vieux partis politiques dans ce pays, mais une seule politique et c'est la raison pour laquelle on voit aujourd'hui dans cette enceinte le groupe auquel j'appartiens. J'ai lu dans les journaux les comptes rendus des discours qu'ont fait les membres des deux vieux partis pendant l'intersession. Ils ont essayé d'un bout à l'autre du pays de se débarrasser de notre groupe et de revenir à l'ancien système des deux partis.

M. FORKE: Ils ne réussiront pas.

M. WOODS: Jamais. Voilà donc la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui. En 1878, les conservateurs ont pris le pouvoir avec leur politique nationale. Ils y sont restés pendant seize ou dix-huit ans et alors les libéraux adoptèrent une autre politique, défendant le tarif Mackenzie, c'est-à-dire un bas tarif. Que firent-ils, une fois arrivés au pouvoir? Ils ont agi tout comme les conservateurs et se sont dirigés exactement vers la même direction. Nous devons leur donner le crédit d'avoir créé le tarif de préférence qui est d'un grand avantage au pays. Cependant, dans l'ensemble, comme le peuple du pays le sait et comme on le répète dans les campagnes les plus reculées, nous avons deux partis en ce qui regarde les noms, mais un seul parti en politique. L'honorable préopinant (M. MacLean, Prince) a cité un discours du très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) au sujet de l'abaissement du tarif. J'ai cité des passages du même discours l'an dernier, au sujet des manufacturiers se réfugiant derrière des remparts d'or et comment il fallait que cela cesse. Nous étions en 1910. Les conservateurs disaient alors: "Nous devons abaisser le tarif". Ils allaient en appeler au peuple et voulaient s'emparer des votes populaires au moyen de cette question de tarif. Mais, qu'est-ce qui s'est produit? Les libéraux ont été plus rusés, ils sont allés aux Etats-Unis et ont volé le programme conservateunr. Nous savons que de 1880 à 1890, la politique des conservateurs était d'obtenir des Etats-Unis, dès que ceux-ci le voudraient, qu'ils placent nos produits naturels sur la liste en franchise et le Canada en aurait fait autant, ce qui aurait créé la réciprocité pour les produits naturels. Mais les Etats-Unis ont refusé d'accéder à cette demande jusqu'en 1911, alors que les libéraux sont allés là et ont conclu un arrangement avec eux à ce sujet. Les conservateurs ont alors compris qu'ils s'étaient fourvoyés, que les libéraux leur avaient pris leurs munitions et qu'il leur fallait organiser un grand coup. Que pouvaient-ils faire? Ils désiraient arriver au pouvoir. A cette époque particulière j'étais au courant du mécanisme qui anime le parti historique qui siège à ma droite. Je n'ai pas le temps de donner des détails ce soir, car je dois prendre un train. J'étais en relations constantes avec un député qui a siégé ici trente ans, qui a jadis occupé le fauteuil de l'Orateur et qui se trouve aujourd'hui au Sénat. Nous étions amicalement liés. Qu'est-ce que les conservateurs ont fait? Ils ont dit: "Nous avons un espoir d'arriver au pouvoir et c'est en faisant appel au loyalisme." Ils ont hissé bien haut le Union Jack. Je ne sais pas ce qui s'est passé dans d'autres régions, mais je sais que, dans la mienne, ça été leur seule cocarde et ils ont réussi à l'emporter.

L'hon. M. STEVENS: Est-ce que l'endroit n'était pas bon pour cela?

M. WOODS: Certainement, il l'était. Je puis assurer à la Chambre que je ne m'oppose nullement à ce qu'on hisse le drapeau au sommet du mât. Ils ont remporté l'élection et les libéraux sont passés dans l'opposition. En 1919 les libéraux ont adopté l'ancien programme du tarif réduit et ils ont été élus en 1921. J'admets qu'ils ont accompli quelque bien et qu'on nous a accordé certaines choses à la dernière session, mais nous en sommes revenus au point de départ, particulièrement au sujet de ce que je discutais, c'est-à-dire la clause du "dumping".

M. FORTIER (texte): Monsieur l'Orateur, le discours sur le budget, cette année, apporte aux citoyens de ce pays la satisfaction et la joie de constater une amélioration notable dans nos finances. Pendant longtemps encore nous attendrons les déclarations budgétaires annuelles du ministre des Finances avec la plus vive anxiété, parce que nous nous souviendrons des jours inoubliables de la grande guerre, des sacrifices que nous nous sommes imposés et des obligations bien lourdes que nous avons contractées. Ces dettes de la guerre doivent être honorées. La parole d'honneur et les engagements de nos devanciers doivent être scrupuleusement respectés.

Aussi, cette année comme les années dernières, le ministre des Finances a déclaré avec raison ce qui suit:

Le Trésor du pays a dû payer notre part des frais de la guerre, les intérêts sur la dette de guerre, ainsi que les pensions des soldats, des veuves et des orphelins. Le Gouvernement actuel a toujours reconnu ce que nous devons aux invalides, comme aux veuves et aux orphelins, et il a payé des pensions qui ont été s'augmentant d'année en année.

Nous avons donc raison de nous réjouir de ce que le Gouvernement a administré les affaires du pays avec une telle prévoyance et une telle économie que, après avoir payé intégralement ces lourdes charges qui découlent de la guerre et répondu au besoin de l'heure, il peut présenter au pays un budget qui se solde par un surplus. Ce surplus est le résultat d'une sage administration. Le Gouvernement mérite notre confiance par sa sage économie, d'abord. Il est certain que les paroles du ministre des Finances seront accueillies avec satisfaction par les électeurs. Entre autres choses, le ministre disait:

En diminuant les dépenses, en replaçant nos emprunts, en réduisant les frais d'intérêt et nos dépenses annuelles, nous avons pu annoncer, l'an dernier, une forte réduction de notre dette et cette année une réduction des impôts et un surplus dans les services d'administration du Gouvernement.

Les opérations financières du Gouvernement peuvent donc se résumer ainsi: diminution de la dette, diminution de l'impôt, diminution des dépenses et surplus dans le budget de l'année.

Ce succès financier du Gouvernement, c'est la justification des électeurs du pays qui ont confié les rênes de l'administration au parti libéral. Cette administration n'aurait-elle à son crédit que cet acte de restauration des finances, qu'elle aurait droit à la confiance et à la gratitude de ceux qui lui avaient imposé la tâche de travailler à la reconstruction de la patrie ébranlée par la guerre. Les actions comptent plus que les belles paroles, plus que les grandes promesses. En 1921, qu'est-ce que les électeurs attendaient de ce Gouvernement? La reconstruction d'après-guerre, l'équilibre des finances. Cet équilibre, le ministre des Finances vient de le déclarer. Et il a obtenu ce surplus tout en diminuant l'impôt, c'est-à-dire le revenu, tout en remboursant au delà de trente-cinq millions de la dette nationale. Je ne sais quand nous reviendrons devant nos électeurs pour soumettre à leur approbation les actions de ce Gouvernement, mais je suis certain qu'il n'y aura pas d'actes administratifs qui commanderont plus l'attention, la confiance et le respect de l'électorat que le souci manifeste de nos gouvernants de rétablir l'équilibre de nos finances.

Mais la gestion de nos chemins de fer nationaux nous apportera pendant quelques années encore des déficits considérables, ainsi qu'une mise de fonds en capital nécessaire à l'amélioration du réseau et du matériel. Cependant, nous ne pouvons faire autrement que d'accepter toutes les responsabilités de cette gestion, que nous n'avons pas recherchée, mais que nous acceptons avec la promesse solennelle d'en faire un loyal essai.

Discutant en France les chances de succès des gestions industrielles de l'Etat, les tenants de ce système assurent un bon résultat, à la condition toutefois que l'entreprise soit soumise à l'autorité d'un chef permanent et responsable.

Le Gouvernement a été heureux de confier l'administration de nos chemins de fer nationaux à sir Henry Thornton. En effet, depuis qu'il a été nommé président du conseil d'administration, sir Henry a amélioré d'une façon notable les chemins de fer nationaux. Cette nationalisation est à l'avantage de notre pays et sert merveilleusement au développement des régions nouvelles et à l'expansion de la population. J'ai l'honneur de représenter au Parlement une région de colonisation où, depuis au delà de 25 ans, les vaillants défricheurs se sont emparé de la forêt vierge pour créer, aux flancs des montagnes et dans toutes les vallées de la Rivière Rouge et de la Rivière du Lièvre, les terres fertiles et les paroisses nombreuses qui forment un coin merveilleux des Laurentides. Pour répondre aux besoins de la colonisation, pour desservir ces colonies lointaines et pour permettre de nouveaux établissements, le chemin de fer est devenu indispensable. Il a toujours été de sage politique pour nos gouvernants, tant fédéraux que provinciaux, d'accorder aux compagnies privées les subsides nécessaires pour induire ces dernières à construire dans ces régions de colonisation. Mas ces compagnies privées, même encouragées par ces subsides divers, répondent-elles toujours au besoin régional? N'exigent-elles pas quelquefois des subsides équivalant à une proportion considérable du prix de construction? S'il en est ainsi, le Gouvernement ne trouverait-il pas plus sage de construire lui-même le chemin de fer plutôt que de fournir les fonds pour le faire construire par d'autres et pour d'autres?

Mais le chemin de fer est si nécessaire, pour l'exploitation de nos ressources naturelles et le développement rationnel de notre pays, qu'il serait opportun de compléter, selon les circonstances, le réseau national et de subventionner même, à l'occasion, des compagnies privées appelées à construire des embranchements. A tout événement, nous devons nous féliciter de posséder un chemin de fer national qui répond si bien au développement et à l'ex-

pansion de notre jeune pays, et nous ne devons pas craindre, pour quelque temps encore, l'état financier adverse qu'entraîne la gestion d'Etat.

Je sais que, dans certains milieux, ces paroles peuvent prêter à contradiction. Les centres commerciaux, les grandes cités ne ressentent pas, comme les régions directement intéressées à la construction d'embranchements, le besoin de conserver la gestion d'Etat. Ceux-là qui sont généreusement servis n'aspirent généralement pas à posséder davantage. Mais comme leurs aspirations les entraînent vers d'autres champs d'exploitation, ils recherchent pour ces fins les fonds qui sont engagés ailleurs. Mais qu'il me soit permis de rappeler que les centres commerciaux et les métropoles sont créés par ces moyens de communication et en particulier par ces chemins de fer qui les relient avec l'extérieur, avec les régions avoisinantes ou lointaines, et qui apportent leur large part au développement merveilleux du commerce et de l'industrie. Autant que les voix de la région à développer, la grande voix des cités devrait s'élever pour appuyer les revendications de nos campagnes, en faveur de l'extension de nos chemins de fer.

Qu'il me soit donc permis de conclure ces quelques remarques, au sujet des chemins de fer nationaux, par les affirmations suivantes:

1. La nationalisation des chemins de fer est une bonne chose et à tout événement elle doit être considérée comme telle, pour les fins d'un loyal essai.

2. Dans un jeune pays comme le nôtre, le chemin de fer est le précurseur du mouvement de colonisation.

3. Il est du devoir d'encourager par des subsides la construction du chemin de fer dans une région de colonisation, et, à plus forte raison, il est du devoir du Gouvernement de construire quand les circonstances l'exigent.

Le ministre des Finances nous fait apercevoir l'aube d'un nouveau jour dans le regain d'activité que semble prendre l'agriculture. Il dit:

> Cependant, je vois un point brillant dans l'avenir. L'agriculture, surtout dans les provinces de l'Ouest, bénéficie de la hausse des prix et ses revenus supplémentaires s'appliquent à diminuer les dettes encourues durant les années maigres. Libérée de ces dettes, la ferme gagne en valeur économique, pour son propriétaire comme pour le Canada tout entier.

Or, l'agriculture est la plus ancienne, la plus noble et la plus rémunératrice de toutes les industries. Pourquoi fait-on un si grand cas de l'agriculture? C'est que l'on a compris que c'est dans son sein que l'humanité puise la source même de sa vie. Tandis que toutes les autres industries se bornent à transformer les matières premières dont elles n'utilisent même qu'une partie, l'agriculture multiplie ces matières premières, elle les décuple, elle les centuple. Le soleil est son grand auxiliaire dans cette œuvre de création. L'agriculture est donc une des principales branches de l'activité humaine, c'est la plus ancienne. "L'agriculture, dit Fénelon, qui est le fondement de la vie, est la source de tous les vrais biens." Son importance a toujours été jugée si grande que toutes les traditions anciennes s'accordent à lui donner une origine divine.

L'idée que nous nous formons de l'agriculture, dans Québec, c'est qu'elle ne peut être progressive et rémunératrice que si elle a pour base l'industrie laitière. Quand, il y a cinquante ans, le pays subissait une dépression générale et qu'il était victime d'une crise économique des plus sérieuses, quel a été le remède préconisé? Notre clergé et nos hommes d'Etat se levèrent et clamèrent un mouvement agricole. Ils fondèrent une société d'industrie laitière, en 1882, et ils répandirent dans toutes les paroisses cette vérité: que l'industrie laitière est le principal agent de préservation de la ferme. J'en appelle à nos pères: C'est l'industrie laitière qui nous a sauvés de la ruine; c'est elle qui a enrichi la ferme, ce domaine familial, en payant d'abord l'hypothèque qui la grevait et en procurant au sol épuisé la fécondité des terres neuves.

Dans quel endroit, plus qu'en ces vieilles provinces du Dominion, est-il nécessaire de toujours proclamer que l'industrie laitière est indispensable au développement agricole? Dans nos paroisses on peut juger de l'état économique par l'industrie laitière. La valeur et la richesse des terres est en relation du nombre et de la perfection des fabriques de beurre et de fromage et de la qualité du troupeau.

Dans l'intéressante région de colonisation que j'ai l'honneur de représenter, on comprend que l'exemple des centres agricoles prospères doit être suivi, et c'est pourquoi il s'est fait un grand réveil pour cette industrie. N'est-ce pas que c'est là que l'industrie laitière est le plus nécessaire pour parachever et consolider l'œuvre nationale de colonisation établie par nos vaillants défricheurs et héroïques pionniers? Conserver ces fils énergiques sur le sol canadien, garder chez nous le colon, lui offrir à lui, ainsi qu'à son frère rapatrié, des domaines nouveaux à la colonisation, voilà la politique qui fait frémir d'enthousiasme le cœur de ceux qui aiment leur province.

J'en appelle au témoignage de ceux qui furent les grands serviteurs de la patrie: Un Cartier n'a-t-il pas, inscrits sur le socle de son monument, les conseils qu'il donnait à ses compatriotes et qu'il exprimait dans cette simple formule: "Emparons-nous du Sol".

Ecoutons cette autre voix sympathique, celle de Mgr Labelle, apôtre de la colonisation: "Il est absolument nécessaire—répétait-il aux pionniers qu'il avait installés dans les nouvelles paroisses—que vous vaquiez à l'agrandissement de vos défrichements primitifs, pour faire de ces merveilleuses terres du nord, baignées par les rivières et les lacs, les excellents pâturages qui feront de votre région la Suisse du Canada."

Grands et multiples sont donc les avantages apportés à nos fermes par l'industrie laitière. La terre est déserte et triste quand elle n'est pas peuplée d'un beau troupeau. Et ne vous semble-t-il pas que le paysage est plus pittoresque et que la vie agricole est plus belle et plus attrayante quand apparaît sur le côteau, ou dans la plaine au milieu des grands pâturages, le magnifique troupeau de nos vaches laitières. Leurs couleurs variées réjouissent notre vue. Chaque soir elles reviennent lentement vers la maison apporter à la famille le meilleur et le plus riche des aliments de santé: le bon lait pur.

Mais cet espoir d'un jour nouveau, par un regain des choses agricoles, s'illuminerait d'un rayon plus éclatant, s'il avait été permis au Gouvernement de réaliser sa politique de marchés nouveaux pour l'écoulement de nos produits. Ces marchés sont nécessaires pour activer les plus grandes productions et pour écouler, à des prix rémunérateurs, tous les produits de nos industries agricoles.

Ce que nous devrions avoir, c'est une convention commerciale avec nos voisins du sud, pour nous permettre d'exporter sur ce marché, qui est notre marché naturel et le meilleur que nous puissions ambitionner, nos produits agricoles qui sont propres à l'exportation. J'ai confiance dans l'avenir et j'ai foi dans les destinées de notre parti, que l'électorat canadien appuiera aux prochaines élections. J'espère que ce scrutin, en témoignant une plus grande confiance dans la politique de nos gouvernants, leur permettra de mettre à exécution ce programme de relations commerciales avec les Etats-Unis, afin de favoriser la ferme canadienne et, par là, apporter à ce pays un meilleur état économique.

N'est-ce pas dans le but d'atteindre plus avantageusement des marchés si nécessaires que le Gouvernement a conclu une convention avec des armateurs anglais, afin de pouvoir réduire et contrôler le taux exorbitant chargé pour le transport de nos marchandises, des ports canadiens à destination d'Europe? Le Gouvernement a été sage d'en agir ainsi, car, dans ce contrat Petersen, il a manifesté et le désir de répondre aux besoins de l'heure, en brisant le monople des transports, et la prudence qui doit être apportée dans une entreprise de cette envergure. Les critiques du Gouvernement se sont plû à reconnaître le besoin de briser le trust, mais ils craignent une défaillance dans le but à atteindre. Si leurs prétentions sont vraies, le moyen de subsides annuels pendant les progrès de l'entreprise est le plus économique, parce que, dans le cas d'insuccès, c'est celui-là qui nous fera moins perdre, attendu qu'en prenant fin le contrat nous libère de toute responsabilité future.

En terminant, je félicite le Gouvernement de ce louable effort pour améliorer notre situation économique Le Gouvernement a compris que c'est par les moyens que je viens d'indiquer, et par d'autres encore, qu'il met courageusement en pratique, qu'il peut atteindre son but. Qu'il me soit permis de signaler, en passant, que pour supporter le fardeau de la dette et de ces obligations qui se concrétisent dans les taxes, il faut bien adopter le moyen de faire une répartition plus générale de l'impôt. Or, cette répartition ne peut se faire avec le chiffre de population que nous avons maintenant. Il faut donc, en conséquence, augmenter la population.

C'est dans ce but que le Gouvernement a adopté une saine politique d'immigration et de rapatriement. Et pour que cette immigration soit contrôlée, il faut exiger au point de départ un passeport de l'immigrant établissant qu'il est sain de corps et d'esprit. Localiser ces points de départ pour créer une saine immigration venant de Belgique, de France, de Suisse, des pays scandinaves et de l'empire britannique, c'est là une méthode prudente, sage, qui fera disparaître bien des préventions fort légitimes contre l'immigration à outrance.

Et pour prévenir l'émigration des nôtres, nous n'avons qu'à continuer la politique si bien établie du Gouvernement, qui consiste à procurer tous les avantages possibles aux Canadiens de s'établir sur des fermes et leur favoriser la colonisation et l'agriculture.

Ce commencement d'œuvre de restauration accompli par le Gouvernement depuis qu'il est au pouvoir m'engage à lui réitérer publiquement ma confiance. Et je déclare que c'est avec satisfaction que j'appuierai de mon vote le budget que vient de présenter, avec tant d'habileté et d'éloquence, l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb).

(L'hon. M. Stevens propose le renvoi de la suite du débat.)

Cette motion est adoptée.

La séance est levée à onze heures dix minutes du soir.

LUNDI, 30 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE DOCUMENTS

Par l'honorable E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Copie d'un décret rendu en conseil le 24 mars 1925 relatif aux règlements concernant la solde et les allocations du personnel de la marine militaire, établis en vertu des dispositions de l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII.

IMMEUBLES LOUES PAR LE CANADA A GENEVE

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Vendredi dernier, l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion) a posé une question au sujet d'une information publiée par le *Mail and Empire*, et j'ai promis d'y répondre après quelques recherches. La nouvelle était la suivante:

Le gouvernement canadien a loué, au quai Woodrow-Wilson, un somptueux édifice où M. W. A. Riddell, notre envoyé permanent, compte y recevoir les Canadiens de passage au cours de l'été.

Est-ce que ces réceptions font partie du programme d'économies du Gouvernement ou faut-il y voir un effet de l'imagination d'un correspondant de la presse?

Dans le fait, le Gouvernement n'a pas loué d'immeuble quai Woodrow-Wilson. On en a loué un quai du Mont-Blanc, qui n'a rien de somptueux, au prix de $500 par année. En sous-louant une partie de l'édifice, le prix de location se trouvera réduit pour le gouvernement canadien à $340 par année, c'est-à-dire moins de $30 par mois. La maison servira pour les bureaux de l'envoyé et de son personnel, nullement pour y donner des fêtes.

AVIS DE RETRAIT D'UNE PROPOSITION BUDGETAIRE TENDANT A MODIFIER LA CLAUSE DU "DUMPING"

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Lors de la présentation du budget, j'ai annoncé une modification à faire à la clause du "dumping". Depuis cette date, j'ai consulté de nouveau les fonctionnaires de mon département et nous avons tiré la conclusion que les clauses anti-dumping actuelles sont suffisantes pour permettre de fixer raisonnablement la valeur des articles pour les fins de la douane. Je profite donc de l'occasion pour donner avis que je retirerai cette proposition lorsque nous aborderons l'examen des résolutions budgétaires en comité général.

QUESTIONS

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

CES PROPRIETES DE L'ETAT A VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Quelles assurances sont inscrites à Vancouver sur des propriétés (a) au nom du gouvernement fédéral, (b) au nom de la commission du port, (c) au nom des commissaires du grain?

2. Quelles primes totales a-t-on payées sur ces assurances dans chacune des années 1922, 1923 et 1924?

3. A qui ces assurances ont-elles été données, et quels étaient les agents des compagnies assureuses?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Réservé.

L'hon. M. STEVENS: J'appellerai encore une fois l'attention du premier ministre sur le fait que tous les renseignements nécessaires pour répondre à ces questions ont été publiés dans les journaux il y a une quinzaine de jours; je ne vois donc pas pour quelle raison le Gouvernement refuserait de le faire.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai répondu à mon honorable ami l'autre jour que le département n'avait encore rien reçu officiellement de la part des commissaires du port de Vancouver. Je suppose que les choses sont encore dans le même état.

L'hon. M. STEVENS: Il s'agit d'une annonce officielle publiée sous la signature du secrétaire de la commission du port de Vancouver.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'appellerai l'attention du ministre sur ce fait.

LES NOMINATIONS AUX DEPARTEMENTS DU RETABLISSEMENTS DANS LE CIVIL ET DE L'ETABLISSEMENT DES SOLDATS SUR DES TERRE

M. SPENCER demande:

1. Est-il vrai que les nominations aux deux grands services du rétablissement civil des soldats et de l'établissement des soldats, échappent à la loi du service civil et sont livrées au patronage politique? Dans l'affirmative, pourquoi?

2. A-t-on adopté un arrêté du conseil en juin 1922 enlevant 12,000 fonctions à l'application de la loi du service civil, y compris toute la main-d'œuvre expérimentée ou non?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Le département du Rétablissement civil des soldats et la commission de l'établissement des soldats sur des terres furent crées en 1919; je comprends, qu'à cette époque, ces services étaient sous la juridiction de la Commission du service civil, mais je ne saurais dire si oui ou non les nominations étaient sujettes au favoritisme politique. Elles ne le sont certainement pas aujourd'hui; le personnel de ces départements a été diminué d'année en année de sorte qu'il n'y a plus de nominations de quelque importance à faire à cette heure.

LE SERVICE DE MESSAGERIES DU NATIONAL-CANADIEN

M. WARD demande:

1. Les fonctionnaires des départements du Gouvernement ont-ils instruction d'expédier tous les colis par le National-Canadien, partout où c'est possible?
2. Sinon, pourquoi?
3. Recommande-t-on aussi aux fonctionnaires d'envoyer leurs télégrammes par la ligne du Gouvernement quand c'est possible?
4. Sinon, pourquoi?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Les différents départements du service public ont reçu ordre de donner la préférence autant que possible à la compagnie de télégraphe et à la compagnie des messageries du National-Canadien.

L'ENQUETE SUR LES ACHATS DE CHARBON DU DISTRICT MILITAIRE N° 10

M. CHARTERS demande:

1. Le solliciteur général a-t-il donné ou fait donner à la *Winnipeg Tribune* une copie du rapport de David Campbell, C.R., en novembre 1924?
2. Dans l'affirmative, pourquoi ce rapport a-t-il été remis à un journal avant d'être soumis au Parlement?

L'hon. M. McMURRAY (Solliciteur général):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

M. COOTE demande:

1. A qui a-t-on adjugé la fourniture de la houille pour les casernes Tuxedo, à Winnipeg, pour la période allant du 1er juillet 1920 au 1er janvier 1921?
2. Le contrat désignait-il quelque houille particulière?
3. Dans l'affirmative, quelle était cette houille?
4. Combien de tonnes demandait-on?

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale):

1. Halliday Frères, 10 tonnes de charbon de forge, 120 tonnes d'anthracite Lethbridge; Winnipeg Supply & Fuel, 450 tonnes d'anthracite dit "Western gem"; Canadian Coal Sales Ltd., 6,500 tonnes de houille grasse tout-venant "Blairmore".

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

LES POSTIERS ET LES FACTEURS

M. WOODSWORTH demande:

1. Le Gouvernement sait-il que les facteurs et postiers des Etats-Unis ont récemment obtenu une augmentation de salaire de $300 par année, ce qui place leur minimum à $1,700 et $2,100 par année?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de soumettre une mesure législative au cours de la session, par laquelle les postiers et facteurs du Canada recevront une semblable somme de $300 d'augmentation de leur salaire, qui actuellement est très au-dessous du niveau de misère?
3. Sinon, pourquoi?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes): Cette question est en contravention de la règle 37 étant donné qu'elle renferme l'assertion d'un fait. Si mon honorable ami veut bien modifier sa question, nous y répondrons séance tenante.

LA PROPRIETE DU SOL ET LES ETRANGERS AU JAPON

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il vu le rapport de la Presse associée annonçant l'adoption par la Chambre basse de la diète japonaise, d'un bill intitulé: "Loi sur la propriété foncière des aubains?"
2. Le Gouvernement a-t-il étudié les termes de cette mesure selon le traité de commerce de 1913?
3. Ce bill contrevient-il aux droits des Canadiens au Japon, et dans l'affirmative, a-t-on fait des représentations pour protéger ces droits?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre):

1. Non.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

CHEMIN DE FER DE LA RIVIERE DE LA PAIX

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement comprend-il bien l'urgence d'un débouché entre le district de la rivière la Paix et la côte du Pacifique?
2. Le Gouvernement a-t-il annoncé l'automne dernier que la question de ce débouché serait soumise à la direction des deux grands réseaux de chemins de fer?
3. Le Gouvernement a-t-il tenté au cours des deux derniers mois d'obtenir un rapport ou une réponse sur cette question?
4. Dans l'affirmative, quel est le coût estimé de ce chemin de fer?
5. Le Gouvernement se propose-t-il de commencer la construction de ce chemin de fer cette année?
6. Se propose-t-il d'accorder ce débouché aux produits du district intéressé, afin de prévenir la dépopulation de la région?

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

1. Les chemins de fer nationaux canadiens ont depuis deux ans une brigade qui fait des études dans la région de la rivière de la Paix.
2. Pas que je sache, mais en janvier dernier une conférence a eu lieu dans le cabinet du ministre des Chemins de fer et entre autres étaient présents les présidents des compagnies des chemins de fer avec leurs ingénieurs. Les présidents du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ont été priés de se consulter et, si possible, de préparer un rapport mixte sur les meilleurs moyens à prendre pour le développement de la région de la rivière de la Paix.
3. Oui.
4. Le rapport n'a pas encore été reçu.
5 et 6. A l'étude.

COMMISSION DU SERVICE CIVIL

M. LOVETT demande:

1. Combien la commission du service civil a-t-elle coûté au Canada chaque année depuis sa fondation, y compris 1924?
2. Quels étaient le personnel, les salaires et les frais se rattachant à la commission dans ces années?
3. Combien d'emplois cette commission a-t-elle remplis dans chaque province depuis sa fondation, y compris 1924?

4. Combien d'emplois du service extérieur la commission du service civil a-t-elle remplis dans chaque province depuis sa fondation, l'année 1924 comprise, et combien celles-ci ont-elles coûté au total au Canada?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Voici le coût total de la commission du service civil pour chaque année depuis sa création, y ompris 1924, montrant un état détaillé des dépenses globales:

1908-1909 Appointements de l'administration		$ 7,947 47
Dépenses imprévues:		
Examinateurs et adjoints	$ 398 20	
Dépenses de voyages	239 15	
Impressions et papeterie	3,586 87	
Divers	359 78	
		4,584 00
		$ 12,531 47
1909-1910—Appointements de l'administration.		$ 16,647 77
Dépenses casuelles:		
Examinateurs de loyers de salles	$ 5,969 23	
Frais de déplacement	721 55	
Impressions et papeterie	3,400 52	
Aide temporaire	868 29	
Divers	324 80	
		11,284 39
		$27,932 16
1910-1911—Appointements de l'administration		$ 17,850 00
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 8,595 34	
Loyer de salles	796 30	
Frais de déplacement	646 60	
Impressions et papeterie	2,650 58	
Aide temporaire	243 24	
Divers	563 26	
		13,495 32
		$ 31,345 32
1911-1912—Appointements de l'administration		$ 22,062 78
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 8,535 20	
Loyer de salles	842 25	
Frais de déplacement	1,282 90	
Impressions et papeterie	2,838 21	
Aide temporaire	283 56	
Divers	441 58	
		14,223 70
		$ 36,286 48
1912-1913—Appointements de l'administration		$ 22,964 93
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 8,041 68	
Loyer de salles	541 33	
Frais de déplacement	606 01	
Impressions et papeterie	2,796 53	
Aide temporaire	256 02	
Divers	327 08	
		12,568 65
		$ 35,533 58
1913-1914—Appointements de l'administration		$ 24,225 00
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 8,002 00	
Loyers de salles	676 40	
Frais de déplacement	42 80	
Impressions et papeterie	4,701 09	
Aide temporaaire	761 14	
Divers	429 89	
		14,613 32
		$ 38,838 32
1914-15—Appointements de l'administration		$ 26,362 50
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 7,508 25	
Loyer de salles	759 60	
Frais de déplacements	2,074 00	
Impression et papeterie	4,153 54	
Aide temporaire	306 40	
Divers	557 28	
		15,359 07
		$ 41,721 57
1915-16—Appointements de l'administration		$ 26,646 40
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 8,337 80	
Loyer de salles	666 65	
Frais de déplacement	950 35	
Impression et papeterie	3,997 78	
Aide temporaire	870 76	
Divers	500 31	
		15,323 65
		$ 41,970 05
1916-17—Appointements de l'administration		$ 26,447 20
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 7,417 90	
Loyer de salles	740 30	
Frais de déplacement	272 85	
Impression et papeterie	3,905 41	
Aide temporaire	219 90	
Divers	417 95	
		12,974 31
		$ 39,421 51
1917-18—Appointements de l'administration		$ 30,372 65
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 5,575 95	
Loyer de salles	652 55	
Frais de déplacement	319 25	
Impression et papeterie	5,473 69	
Aide temporaire	5,473 69	
Divers	623 65	
		13,552 79
		$ 43,925 44
1918-19—Appointements de l'administration		$ 42,002 84
Dépenses casuelles:		
Examinateurs	$ 12,731 13	
Frais de déplacement	1,152 08	
Impression et papeterie	21,079 62	
Aide temporaire	20,196 73	
Aide temporaire (O.B.)	7,479 64	
Divers	3,894 06	
		66,473 26
		$108,476 10
Gratification de guerre	$ 3,579 55	

1919-20—Appointements de l'administration..		$ 72,074 52
Dépenses casuelles:		
Examinateurs..	$ 15,242 04	
Loyer de salles..	1,680 43	
Frais de déplacement..	692 41	
Impression et papeterie	32,865 30	
Aide temporaire..	67,878 88	
Divers..	3,883 42	
		122,242 48
		$194,317 00
Indemnité de vie-chère	$ 22,624 35	
1920-21—Appointements de l'administration..		$107,140 87
Dépenses casuelles:		
Examinateurs..	$ 14,246 12	
Loyer de salles..	2,627 32	
Frais de déplacement..	2,951 77	
Impression et papeterie	40,537 37	
Aide temporaire..	105,006 59	
Divers..	12,075 34	
		177,444 51
		$284,585 38
Indemnité de vie-chère	$ 39,307 96	
1921-22—Appointements de l'admnistration..		$178,264 61
Dépenses casuelles:		
Examinateurs..	$ 8,219 56	
Loyer de salles..	1,532 27	
Frais de déplacement..	4,373 37	
Impression et papeterie	26,750 71	
Aide temporaire..	77,319 21	
Divers..	5,461 97	
		123,657 09
		$301,921 70
Indemnité de vie-chère	$ 35,553 08	
1922-23—Appointements de l'administration..		$200,379 34
Dépenses casuelles:		
Examinateurs..	$ 5,957 99	
Loyer de salles..	1,037 96	
Frais de déplacement..	1,766 73	
Impression et papeterie	15,268 83	
Aide temporaire..	44,158 29	
Divers..	3,649 68	
		71,839 48
		$272,218 82
Indemnité de vie-chère	$ 16,144 48	
1923-24—Appointements de l'administration..		$202,119 83
Dépenses casuelles:		
Examinateurs..	$ 5,275 59	
Loyer de salles..	1,129 55	
Frais de déplacement..	2,350 43	
Impression de papeterie	17,077 67	
Employés temporaire	37,392 03	
Divers..	3,489 01	
		66,714 28
		$268,834 11
Indemnité de vie-chère..	$ 15,692 23	
1924-25—Appointements de l'administration..		$155,915 21
Dépenses casuelles:		
(1er avril au 31 décembre 1924.)		
Examinateurs..	$ 3,971 66	
Loyer de salles..	636 60	
Frais de déplacement..	1,609 03	
Impression et papeterie	8,843 69	
Aide temporaire..	13,796 54	
Divers..	3,413 12	
		32,270 64
		$188,185 85
Indemnité de vie-chère	$ 6,394 55	

2. (a) Nombre des employés de la Commission.

Année	Permanents	Temporaires	Total
1908-1909..	6	0	6
1909-1910..	8	1	9
1910-1911..	10	0	10
1911-1912..	13	0	13
1912-1913..	12	0	12
1913-1914..	15	0	15
1914-1915..	15	1	16
1915-1916..	14	2	16
1916-1917..	14	0	14
1917-1918..	15	8	23
1918-1919..	25	53	78
1919-1920..	42	103	145
1920-1921..	73	163	236
1921-1922..	124	86	210
1922-1923..	128	52	180
1923-1924..	129	24	153
1924-1925..	125	20	145

(b) Le total des appointements et frais est indiqué au n° 1.

3. Nombre d'emplois dans chaque province qui ont été remplis par la commission du service civil depuis sa création jusqu'à 1924, inclusivement.

Alberta..	1,837
Colombie-Anglaise..	1,748
Manitoba..	1,618
Nouveau-Brunswick..	815
Nouvelle-Ecosse..	1,114
Ontario..	4,109
Ottawa..	5,495
Ile du Prince-Edouard..	151
Québec..	2,436
Saskatchewan..	1,817
Yukon et Territoires du N.-O.	51
Hors du Canada..	31
Non décrites..	245
	21,467

4. (a) Antérieurement au 13 février 1918, la Commission du service civil ne faisait pas les nominations pour le service extérieur. Voici quel a été depuis cette date le nombre des nominations dans le service extérieur, par province, exception faite des receveurs des postes.

Année finissant	Alberta	Colombie-Anglaise	Manitoba	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Ecosse	Ontario	Ile du Prince-Edouard	Québec	Saskatchewan	Yukon et Territoire du Nord-Ouest	Hors du Canada	Non décrites
1. 31 août 1918 (6 mois).. ..	20	16	35	8	10	69	2	31	13	..	1	9
2. 31 décembre 1919 (15 mois)..	211	135	378	55	85	412	18	218	162	7	4	27
3. 31 décembre 1920	114	146	164	93	118	335	24	172	84	4	5	57
4. 31 décembre 1921..	208	273	214	113	143	482	15	285	151	11	11	94
5. 31 décembre 1922..	173	136	160	85	99	455	18	235	128	3	2	8
6. 31 décembre 1923..	95	183	142	57	70	515	7	231	123	7	2	26
7. 31 décembre, 1924..	110	192	90	62	74	393	8	190	116	6	6	24
	931	1,081	1,183	473	599	2,661	92	1,362	777	38	31	245

RECEVEURS DES POSTES

Année finissant	Alberta	Colombie-Anglaise	Manitoba	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Ecosse	Ontario	Ile du Prince-Edouard	Québec	Saskatchewan	Yukon et Territoire du Nord-Ouest	Hors du Canada	Non décrites
1. 31 août 1918 (6 mois).. ..	117	51	46	45	47	148	4	115	108	..		
2. 31 décembre 1919 (15 mois)..	142	101	76	51	101	230	11	163	183	1		
3. 31 décembre 1921..	271	208	124	111	174	345	15	268	307	1		
4. 31 décembre 1921..	249	195	122	100	137	389	14	316	288	4		
5. 31 décembre 1922..	39	50	30	18	29	151	3	57	62	6		
6. 31 décembre 1923..	38	37	19	7	11	99	7	92	46	1		
7. 31 décembre 1924..	30	25	18	10	16	86	5	63	46	..		
	906	667	435	342	515	1,448	59	1,074	1,040	13		

4. (b) Le coût total de la commission est indiqué au n° 1. La nomination des employés du service extérieur n'est qu'une seule des nombreuses et importantes fonctions de la commission et il est impossible de fixer la proportion des dépenses pour chacun de ses services.

ENGAGEMENTS POUR FRAIS DE PREMIER ETABLISSEMENT

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. A combien s'élevaient à la date du 28 février 1925, les comptes en souffrance imputables sur les frais de premier établissement?

2. Quel est le total des engagements pour frais de premier établissement pour l'exercice courant et encore non acquittés?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

Ministère des Travaux publics

1. Nouveau bassin de radoub d'Esquimault:

Dû à la compagnie Peter Lyall et; Fils; limitée, pour travaux exécutés jusqu'au 31 janvier 1925 .. .. ..$ 11,040

Dû à Hodgson King & Marble pour travaux exécutés jusqu'au 31 janvier 1925 7,270

2. Autres engagements en outre de ceux qui se rapportent à la question n° 1.

Edifices publics, (capital) .. ..$ 320,000

Ports .. ..$ 284,000

$ 604,000

FRET DU NATIONAL-CANADIEN

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quelle était la proportion du transport des grains, bétail, produits forestiers, houille et minerai, au trafic total de fret pour chacune des années 1923 et 1924, dans les différentes régions du National-Canadien et de ses compagnies affiliées, en territoire canadien?

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

Denrées	Pourcentage du transport 1924	1923
Grain	60.25	59.37
Autres denrées	39.75	40.63
Total	100.00	100.00

Sauf pour le grain transporté dans l'Ouest, la direction du National-Canadien dit qu'il est impossible de donner les pourcentages de transport des denrées, chacune prise séparément, soit par région ou province.

Le service du Transport du bureau des statistiques (ministère du Commerce) ne peut pas non plus nous donner ces chiffres.

COMMISSION CANADIENNE DU BLE

M. ANDERSON demande:

1. A-t-on distribué tout l'argent qui revenait aux cultivateurs du Canada pour la vente du blé sous le régime de la commission du blé?

2. Sinon, combien reste dû aux cultivateurs de chaque province?

3. Quand le Gouvernement se propose-t-il de distribuer le reliquat?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Non.

2. Le décret de l'exécutif en date du 7 février 1925 autorisait le ministre des Finances à distribuer $560,000 aux provinces dans les proportions suivantes:

	Pour cent
Saskatchewan	50.75
Manitoba	23.00
Alberta	20.00
Ontario	4.75
Québec	1.15
Colombie-Anglaise	0.35

Jusqu'ici, le ministère des Finances n'a fait aucune distribution de cette somme.

En outre des chiffres donnés ci-dessus, il y avait environ 18,000 ou 19,000 certificats de participation non présentés le 4 mars 1925 et représentant $197,000, en chiffres ronds.

Il est impossible de donner les chiffres par provinces en ce qui regarde les montants représentés par les certificats de participation.

3. Les certificats de participation sont payables à vue. En ce qui touche les sommes dont le paiement est autorisé par le décret de l'exécutif du 7 février 1925, cette distribution se fera en temps et lieu.

LE COLONEL J. L. RALSTON

M. BLACK demande:

Combien au total a-t-on payé au colonel J. L. Ralston lui-même et à son étude légale Burchell, Ralston et Paton, Halifax (N.-E.), pour services juridiques rendus depuis 1921?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Rien.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

Importation d'œufs

M. McQUARRIE demande:

1. Le Gouvernement sait-il que de fortes consignations d'œufs américains et chinois sont récemment arrivées au Canada et ont fortement diminué le prix des œufs au pays, comme le signalait la *Province* de Vancouver le 8 mars 1925?

2. Le Gouvernement a-t-il reçu des représentations sur la concurrence injuste qui menace les éleveurs canadiens vu que les droits sur les œufs allant du Canada aux Etats-Unis sont de huit cents, alors que les droits des Etats-Unis au Canada ne sont que de trois cents?

3. De qui a-t-on reçu des représentations?

4. Le Gouvernement songe-t-il à faire quelque chose, et quoi, pour régler cette situation dont on se plaint?

5. Le Gouvernement a-t-il reçu des représentations sur la nécessité d'un système pour le marquage des œufs afin de distinguer entre les œufs canadiens et les œufs américains et chinois lorsque ces derniers sont placés sur le marché canadien?

6. De qui a-t-on reçu semblables représentations?

7. Le Gouvernement se propose-t-il de faire quelque chose, et quoi, pour régler la situation dont on se plaint?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. Oui, mais la statistique suivante indique la diminution de ces importations:

Exercice	Etats-Unis	Chine
1923	8,256,168 douzaines	Rien
1924	6,454,313 douzaines	Rien
*1925	2,429,655 douzaines	†75,000 doz.

*1er avril 1924, 23 mars 1925.

†Il est arrivé deux autres wagons (30,000 douzaines) d'œufs chinois qui ont été rejetés à l'inspection.

2. Oui.

3. De l'institut des cultivateurs de Cloverdale, C.-A., et de l'association des éleveurs de volailles pour le contrôle de la ponte de l'Ontario.

4. La question de remédier à cet état de choses par le tarif de douane n'a pas été discutée. Il existe, en vertu de la loi relative aux bestiaux et aux produits des bestiaux, des règlements concernant le marquage et le classement des œufs et les articles 5, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 31 de ces règlements s'appliquent aux œufs importés de l'étranger en Canada.

5. Oui.

6. L'Institut des cultivateurs de Surray, Cloverdale (C.-A.).

7. Les articles 27 et 29 des règlements mentionnés dans la réponse à la question n° 4 prévoient l'identification des œufs importés de l'étranger en Canada. Il n'a pas été question d'adopter d'autres moyens que ceux mentionnés dans ces deux articles.

STATISTIQUE DEMOGRAPHIQUE

M. FORRESTER demande:

Quel a été le nombre total des décès en Canada durant l'année 1924?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): Le nombre total des décès dans le territoire où se tiennent des registres de l'état civil, qui comprend toutes les provinces excepté celle de Québec, durant les neuf mois écoulés le 30 novembre 1924 a été de 57,288. L'on estime qu'il serait de 69,000 approximativement, pour toute l'année, durant l'exercice écoulé le 30 juin 1924, le nombre de décès inscrits dans la province de Québec a été de 35,149.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

M. McQUARRIE demande:

1. Quelle est la distance entre Edmonton (Alberta) et Port-Mann, par le National-Canadien?
2. Quelle est la distance entre Edmonton (Alberta) et Prince-Rupert, par le National-Canadien?
3. Le Gouvernement a-t-il adjugé une entreprise pour la construction d'un élévateur à grain à Prince-Rupert? Dans l'affirmative, à quel prix et que comprend-elle?
4. A-t-on demandé des soumissions, et quel était le chiffre de la soumission la plus basse?
5. A combien l'ingénieur estime-t-il le coût de cet élévateur?
6. Quelle sera la capacité de cet élévateur une fois terminé?
7. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'outiller cet élévateur avec des déverseurs automatiques de wagons ou pelles mécaniques pour le déchargement des wagons de grain?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. 735 milles.
2. 959 milles.
3. Non. Les travaux de fondation seulement ont été donnés à l'entreprise.
4. L'on n'a pas encore demandé de soumissions pour la construction de l'élévateur, à l'exception des fondations.
5. L'on ne peut faire d'estimation avant que les plans soient terminés.
6. La capacité projetée actuellement est de 1,350,000 boisseaux.
7. Oui.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS—NOUVEAU POSTE DE T.S.F.

M. McQUARRIE demande:

1. Est-ce vrai que le National-Canadien établit un nouveau poste de T.S.F. sur l'île Lulu, comté de New-Westminster, poste qui sera l'un des plus puissants et des plus modernes de la côte Pacifique?
2. A-t-on l'intention de transmettre des nouvelles canadiennes aux paquebots du Pacifique au moyen de ce poste?
3. Le Gouvernement sait-il que les paquebots voyageurs faisant le service entre les ports canadiens du Pacifique et l'Australie et d'autres pays ne publient presque aucune nouvelle canadienne dans leur bulletin quotidien de T.S.F.?
4. Le Gouvernement sait-il que les radiotélégraphistes de ces paquebots voyageurs accepteraient volontiers et publieraient toutes les nouvelles canadiennes importantes transmises gratuitement d'un poste comme celui mentionné dans la question 1?
5. Le Gouvernement sait-il que le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a conclu un arrangement avec les postes néo-zélandais pour la transmission de nouvelles zélandaises aux paquebots voyageant dans le Pacifique, et qu'en conséquence les nouvelles néo-zélandaises paraissent maintenant en bonne place dans les publications de T.S.F. qui circulent sur ces paquebots?
6. Pourquoi ne pourrait-on pas faire un arrangement semblable pour le Canada?

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

1. Oui.
2. L'administration du National-Canadien étudie actuellement la question de transmettre par ce poste des nouvelles aux navires en mer.
3. Pas de renseignement.
4. Pas de renseignement.
5. Pas de renseignement.
6. Répondu sous le n° 2.

DISTRICT MILITAIRE N° 2

M. CHURCH demande:

1. Qui commande actuellement le district militaire n° 2, quand a-t-il été nommé, et où demeurait-il avant sa nomination?
2. Qui commandait le district militaire n° 2 avant le titulaire actuel, et où demeurait-il lors de sa nomination?
3. Combien de personnes n'habitant pas Toronto ont été nommées à des emplois du département de la Milice à Toronto dans les cinq dernières années, quels sont leurs noms, et où demeuraient-elles avant leur nomination?
4. A-t-on ignoré, pour ces nominations des soldats rapatriés capables, pleinement qualifiés et domiciliés à Toronto?

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale):

1. Le colonel (colonel commandant) intérimaire (brigadier général honoraire) A. H. Bell, C.M.G., D.S.O., nommé le 1er mars 1925, autrefois commandant du district n° 13, Calgary (Alberta).

2. Le colonel (colonel commandant intérimaire) A. H. Borden, D.S.O., autrefois officier d'état-major, district militaire n° 10, Winnipeg (Man.).

3. Huit: Le major général H. A. Panet, C.B., C.M.G., D.S.O., autrefois commandant du district militaire n° 1, London; le colonel (colonel commandant intérimaire) A. H. Borden, D.S.O., autrefois officier d'état-major, district militaire de Winnipeg (Man.); le colonel (colonel commandant intérimaire) A. H. Bell, C.M.G., D.S.O., autrefois commandant du district militaire n° 13, Calgary (Alberta); le major (lieutenant-colonel intérimaire et breveté) H. E. Boak, D.S.O., autrefois de la Royal Canadian Horse Artillery, Kingston; le capitaine et colonel breveté J. L. R. Parsons, C.M.G., D.S.O., autrefois officier d'état-major, district militaire n° 12 Regina (Sask); le major et lieutenant-colonel breveté C. B. Russell, D.S.O., autrefois officier ingénieur de district, district militaire n° 11, Victoria (C.-B.); le major et lieutenant-colonel breveté W. R. Robinson, O.B.E., autrefois officier au ravi-

taillement et du transport, district militaire n° 1, London; lieutenant-colonel N. A. McCrimmon, autrefois officier du service des cadets, district militaire n° 1, London.

4. Les officiers des troupes permanentes sont transférés d'une station à une autre selon les besoins du service et les promotions sont accordées d'après le mérite des officiers sans tenir compte du lieu de leur résidence.

POPULATION DES CIRCONSCRIPTIONS ELECTORALES D'ONTARIO

M. CHURCH demande:

Quelle est la population estimative de chaque division électorale d'Ontario, selon la loi de 1924 concernant la députation, estimée d'après le comité spécial de la Chambre qui a étudié la question au cours de la dernière session?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): La population estimative de chaque division électorale d'Ontario, selon la loi de 1924 sur la députation, est, d'après les chiffres fournis par le comité spécial de la redistribution, comme suit:

Ontario

Algoma-Est	37,553
Algoma-Ouest	35,297
Brant	20,085
Cité de Brantford	33,292
Bruce-Nord	20,872
Bruce-Sud	23,413
Carleton	32,673
Dufferin-Simcoe	40,225
Durham	24,629
Elgin	35,413
Essex-Est	25,283
Essex-Sud	29,375
Essex-Ouest	49,418
Fort-William	27,969
Frontenac-Addington	30,696
Glengarry	20,518
Grenville-Dundas	33,953
Grey-Nord	30,667
Grey-Sud-est	28,384
Haldimand	21,287
Halton	24,899
Hamilton-Est	54,428
Hamilton-Ouest	52,250
Hastings-Peterborough	30,406
Hastings-Sud	36,165
Huron-Nord	23,540
Huron-Sud	23,548
Kenora-Rainy-River	27,580
Kent	50,638
Ville de Kingston	24,104
Lambton-Est	28,271
Lambton-Ouest	30,418
Lanark	32,993
Leeds	34,909
Lincoln	48,625
London	53,838

[L'hon. M. Macdonald.]

Ontario—*Fin*

Middlesex-Est	27,994
Middlesex-Ouest	25,033
Muskoka-Ontario	34,859
Nipissing	49,997
Norfolk	35,937
Northumberland	30,512
Ontario	31,074
Ottawa	93,740
Oxford-Nord	24,527
Oxford-Sud	22,235
Parkdale	61,428
Parry-Sound	27,022
Peel	23,896
Perth-Nord	32,461
Perth-Sud	18,382
Peterborough-Ouest	33,986
Port-Arthur-Thunder-Bay	28,297
Prescott	26,478
Prince-Edouard-Lennox	25,494
Renfrew-Nord	26,950
Renfrew-Sud	27,061
Russell	43,413
Simcoe-Est	37,122
Simcoe-Nord	22,100
Stormont	25,134
Témiscamingue-Nord	25,935
Témiscamingue-Sud	31,766
Toronto-Est	63,860
Toronto-Est-Centre	69,694
Toronto-High Park	49,752
Toronto-Nord-Est	58,319
Toronto-Nord-Ouest	61,494
Toronto-Scarborough	48,624
Toronto-Sud	48,525
Toronto-Ouest-Centre	59,197
Victoria	33,995
Waterloo-Nord	41,698
Waterloo-Sud	33,568
Welland	66,668
Wellington-Nord	19,833
Wellington-Sud	34,327
Wentworth	46,889
York-Nord	36,222
York-Sud	29,394
York-Ouest	60,156

REPARATIONS AU QUAI DE MOTTS, COMTE DE QUEEN'S

M. JONES demande:

1. Quel a été le coût total des réparations au quai de Motts, paroisse de Cambridge, comté de Queen (N.-B.)?
2. A-t-on demandé des soumissions pour ces travaux?
3. Dans l'affirmative, qui a soumissionné, et à quel prix?
4. A qui a-t-on adjugé l'entreprise?
5. Si le travail a été fait à la journée, qui était surintendant, combien de temps a-t-il travaillé, et quel était son salaire?
6. Combien de journaliers ont-ils été employés à ce travail, quels sont leurs noms et quel est le montant que chacun d'eux a reçu?
7. Quels matériaux a-t-on employés, qui les a fournis et à quel prix?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. $2,512.73.
2. Non. Ouvrage fait à la journée.
3. Répondu sous le n° 2.
4. Répondu sous le n° 2.
5. (a) Frank L. Harris.
   (b) 38 jours à $5 par jour.
6. (a) 12 journaliers, 3 charpentiers et un attelage.

(b) Robert Mott	$ 76 25
Gordon Holder	50 00
George Pugsley	25 00
Fred Pugsley	53 75
Jack Burgess	65 00
Seely MacLean	15 00
George Carney	35 00
Walter Pugsley	37 50
Sidney Wilkins	36 25
William Rees	32 50
Hazen Holder	8 75
Ronald MacLean	5 00
Attelage	
George Pugsley	27 50
Charpentier	
K. J. Kelly	129 50
Marshall Rees	88 00
Hosia Fanjoy	42 00

7. Gandy & Allison, Ltd., Saint-Jean (N.-B.)

730 sacs de ciment Canada représentant 182½ barils à $4.15	$ 757 38
Transport	73 00
40 tiges 3″ acier d'armature, longueur 15′, 1,150 livres, à $4.85.	55 78
Transport	2 80
	$888 46
A déduire, 730 sacs de ciment retournés, à 15c	$109 50
Moins transport	1 40
	108 10
Total	$780 36

Wm Lewis & Sons, Saint-Jean (N-B.).

1 marteau de sonnette	$ 43 00
Chape à crochet et cheville	3 20
30 boulons ⅝″ x 6″ à .06	1 80
20 boulons ⅜″ x 6″ à .04	80
4 livres de rondelles pressées à .09	36
24 boulons à vis 1″ x 12″ à .30	7 20
48 rondelles pressées, 8 livres à .10	80
Taxe de vente	2 86
Transport	1 50
	$61 52

J. Splane & Co., Saint-Jean (N.-B.).

30 brasses de câble de Manille 3″, meilleure qualité, 43 livres à .21	$ 9 03
2 poulies simples brevetées, 8″ à chape galvanisée, à $2.15	4 30
Transport	25
	$13 58

Murray & Gregory, Ltd., Saint-Jean (N.-B.).

40 p.s. de bouleau n° 1, 1½ x 5½ D4S $70.00	$ 2 80
Taxe	14
Transport	40
	$3 34

W. H. Thorne & Company, Saint-Jean (N.-B).

100 livres de fil de fer n° 15	$ 5 05
Transport	40
	$5 45

C. H. Haves, Head of Millstream (N.-B).

1,000 pds de planches à $22.00	$ 22 00
355 pds de colombages et madriers à $24.00	8 52
	$30 52

Reid Bros., Gagetown (N.-B.).

1,072 p.s. d'épinette 8 x 8 à $33	$ 35 37
895 p.s. de pruche 1″ à $28	25 06
203 p.s. d'épinette 2 x 4 à $30	6 09
239 p.s. d'épinette 2 x 3 à $30	7 17
Remorquage	8 00
700 pieds carrés de planche commune, de 1 pouce, à $23 livré	$ 16 10
305 pieds carrés de planche commune, 2 x 4, à $23 livré	7 01
	$104 80

Robertson, Foster & Smith Ltd., Saint-Jean, (N.-B.):

75 pieds chaînes "E.W", ¾″, 444 livres, $10.35	$ 45 95
Transport par voie ferrée	1 00
	$ 46 95

Gordon L. Holder, Cambridge (N.-B.):

31 pilotis à $1.80	$55 80

H.-H. Mott, Cambridge-Centre, (N.-B.):

2 colombages de 2 x 6 x 23 pieds—46 pieds à $35	$ 1 61
3 colombages 2 x 6 x 16 pieds de long—48 pieds à $30	1 44
3 longueurs de tuyau de poêle de 6 pouces, à 35c	1 05
2 coudes, à 35c.	70
2 pilotis de 16 pieds de long, $1.50	3 00
Réparation à un foret	3 00
	$ 10 80

Parker Courier, Fredericton, (N.-B.):

46 sacs de ciment, à 98c. le sac..	$ 45 08

Slocum & Harris, Young's Cove Road, (N.-B.):

120 livres de clous et crampons..	$ 7 55
1 lime et 1 hache à deux tranchants, à $2.25..	2 41
1 manche de hache, 25c; 1 paire de charnières, 65c...	90
1 cadenas, 55c; 65 livres de papier goudronné, $3.25..	3 80
12 livres de câble, $3.24; 1 paire de charnières, 35c...	83
½ gal. d'huile à moteur, 58c; 1 boîte de graisse à godets, 25c..	83
3 chaudières à goudron, $1.20; 1 gal. d'huile à moteur, $1.30..	2 50
3 renards, $3.30, et transport, 35c; $10.25,—1 règle, 80c.	11 05
1 niveau, $2.00; 1 scie passe-partout, $6.25..	8 25
Manches de scie, 60c; 3 manches de renards, $2.70..	3 30
1 baril d'essence, $10.97; transport, $1.00..	11 97
1 gal, d'huile à moteur..	1 30
	$ 55 45
18 gals. d'essence renvoyée, 25½c.	$ 4 59
	$ 52 86
600 pieds de madriers de pruche..	$ 14 40
Camionnage..	2 00
	$ 69 26

Alfred West, Ile Cole, (N.-B.):

373 pieds de pruche, 10 x 10, à $25.00..	$ 9 33
Transport par voie ferrée..	1 49
200 pieds de planche, à $24.00..	4 80
Transport par voie ferrée..	80
	$ 16 42

Myles Webster, Shannon, (N.-B.):

150 verges cubes de gravier et sable, 12c. la verge..	$ 18 00

Hiram Humphrey, Cambridge, (N.-B.):

1 gal. d'huile à peinture, pour formes..	$ 1 40
10 livres de crampons de 6 pouces, 6c...	60
	$ 2 00

John Gunter, Mill Cove, (N.-B.):

8 plaques d'acier, 18 x 4½ pouces, crampons de piliers..	$ 4 00
16 boulons ⅞″ x 15″ de long.. ..	1 00
	$ 5 00
Tarière..	50
	$ 5 50

[L'hon. M. King.]

Burton G. Carpenter, Shannon, (N.-B.):

Camionnage de 150 verges cubes de gravier et sable, de Belyea's Cove au quai de Mott, à $1.50 la verge..	$ 225 00
Camionnage de 1,200 pieds de bois de charpente et de défenses..	5 00
Camionnage de 65 sacs de ciment	5 00
	$235 00

Vapeur *Premier*.

Transport, de Scotchtown à Jemseg:

36 sacs de ciment..	$ 3 60
1 malaxeur..	8 00
	$ 11 60

Geo. Pugsley, Central Cambridge, (N.-B.):

8 jours de travail d'un attelage, à $5.00 par jour..	$ 40 00

Fred. Pugsley, Central Cambridge, (N.-B.):

5 jours de travail d'un attelage simple, à $4.00 par jour..	$ 20 00

John Holder, Cambridge, (N.-B.):

Loyer d'une allège pour 10 jours, à $1.00 par jour..	$ 10 00
Remorqueur, de Lower-Cambridge au quai de Mott..	5 00
	$ 15 00

Alfred Ashburn,—Gagetown, (N.-B.):

Traverse de Gagetown à Jemseg (N.-B):

Chargement et déchargement de de 1,000 pieds de bois de construction scié	$ 4.00
Trois longueurs de chaines d'estacade, 150 livres	$ 0.75
	$ 4.75

ASSURANCES SUR LES ELEVATEURS DU GOUVERNEMENT

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Combien d'assurances les élévateurs du Gouvernement portent-ils (a) à Fort-William, (b) Moose Jaw, et (c) Calgary?
2. Quelle prime totale a-t-on payée dans chaque cas?
3. Quel tarif a-t-on payé dans chaque cas?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Aucune.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

DECISION DU JUGE A. K. MACLEAN ET LA LOI DES GRAINS

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le juge A. K. Maclean a-t-il donné jugement en cour de l'Echiquier, le 25 juin dernier, déclarant que le paragraphe 7 de l'article 95 de la loi des grains était inconstitutionnelle?
2. A-t-on appelé de cette décision?

3. Quel est l'effet du jugement sur (a) le droit des élévateurs publics de tête de ligne à retenir les excédents qui peuvent paraître à l'inventaire annuel des stocks, (b) le droit de l'expéditeur de grain d'avoir une reddition de comptes sur la valeur de grain épargnée des déductions opérées en vertu de l'inspection officielle?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Oui.

2. Oui.

3. (a) D'après le jugement les élévateurs pourront retenir les excédents et les réclamer à la commission des grains ou à Sa Majesté.

(b) Cette question n'était pas en cause.

PROPRIETE DU GOUVERNEMENT A VANCOUVER

M. BLACK (Yukon) demande:

1. A-t-on offert au Gouvernement de louer ou d'acheter sa propriété à l'angle sud-ouest des rues Granville et Pender, Vancouver, C.-A.?

2. Dans l'affirmative, qui a fait ces offres et quelles sont-elles?

3. Avant de disposer de cette propriété le Gouvernement a-t-il donné avis public de son intention de la vente, et demandé des soumissions?

4. Le Gouvernement négocie-t-il la vente de la propriété?

5. Le Gouvernement se propose-t-il de vendre la propriété, et dans l'affirmative, comment?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux): Nos 1, 2, 3, 4 et 5. On a reçu des demandes de renseignements au sujet de la vente de la propriété sise à l'angle sud-ouest des rues Granville et Pender, Vancouver, et désignée sous le nom d'ancien hôtel des postes. A la suite de ses demandes on se propose de publier, sous peu des avis d'adjudication.

COALITION DE COMMERCANTS DE POMMES DE TERRE

M. KENNEDY (Glengarry et Stormont) demande:

1. A-t-on commencé une enquête selon la loi sur les coalitions au sujet d'une prétendue coalition pour la vente de la récolte des pommes de terre du Nouveau-Brunswick?

2. Dans l'affirmative, se poursuit-elle, ou est-elle abandonnée, comme la presse l'a dit?

3. Est-il vrai, comme la presse le dit, que cette enquête coûtera au pays de cinquante à cent mille dollars?

4. Sinon, quel sera le coût estimatif?

5. Qui a été chargé de l'enquête et pour quelle rémunération?

6. Quand doit-on faire rapport au ministre, et ce rapport sera-t-il publié?

1. Oui.

2. On poursuit encore l'enquête.

3. Voir réponse au N° 4.

4. On ne pourrait présentement faire l'estimation du coût de cette enquête, mais on ne croit pas qu'il dépasse $6,000.00.

5. Nul n'a été spécialement nommé pour faire cette enquête; elle se fait par le registraire de la loi des coalitions; ce fonctionnaire ne touche pas de rétribution supplémentaire pour cette enquête. Des instructions ont été données à M. P.-Y. Hughes, c.r. de Fredericton, (N.-B.) de la part du département de la Justice d'agir comme avocat au besoin, ses honoraires étant au taux de $50 par jour pour le temps qu'on l'emploie.

6. Conformément à l'article 21 de la loi, à la fin de l'enquête, un rapport devra être envoyé au ministre. Conformément à l'article 22, ce rapport sera publié. Cet article décrète. "Le rapport d'un commissaire... doit être rendu public dans les quinze jours après que le ministre l'a reçu, à moins que le commissaire ne soit d'avis que l'intérêt public serait mieux servi s'il en empêchait la publication en en faisant mention dans le rapport même, auquel cas le ministre peut exercer sa discrétion quant à la publicité à donner au rapport en totalité ou en partie."

REDEVANCES DES HOUILLERES DE L'ALBERTA

M. GARLAND (Bow-River) demande:

1. Quel est le total des redevances perçues des houillères de l'Alberta dans chacune des cinq dernières années par le gouvernement fédéral?

2. Quel était le total des redevances dues dans chacune de ces années?

3. Combien reste-t-il encore à payer?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1.

Année	Redevances perçues
1920	$190,545 80
1921	185,436 88
1922	171,723 83
1923	210,389 53
1924	148,933 30

2.

	Montant dû en redevances
1920	$35,010 64
1921	63,640 84
1922	31,658 60
1923	36,716 89
1924	34,829 67

3. Le montant total des redevances impayées est actuellement de $34,829.67.

CASQUETTES DES HOMMES D'ASCENSEURS

M, GARLAND (Carleton) demande:

1. Combien de casquettes d'uniforme a-t-on achetés pour les hommes d'ascenseur des édifices du Gouvernement en 1923 et 1924?

2. De qui les a-t-on achetés?

3. A-t-on demandé des soumissions, et, dans l'affirmative, a-t-on accepté la soumission la plus basse?

4. Quel prix a-t-on payé?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. 96.

2. William Scully (Ltée), Montréal (P.Q.).

3. (a) Oui. (b) Oui.

4. 89 à $2.26 pièce, livrées à Ottawa; 16 à $2.25 pièces, livrées à Montréal.

IMMIGRANTS AGRICOLES

M. IRVINE demande:

1. Combien de personnes classées comme cultivateurs ou garçons de ferme, ont été admises au Canada en 1924?

2. Sur le nombre admis, combien se sont livrés à des travaux agricoles pendant (a) trois mois, (b) six mois, et (c) neuf mois?

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration):

1. Durant l'année civile 1924, les immigrants classés comme agriculteurs et valets de ferme ont compris 38,215 adultes du sexe masculin, 6,000 adultes du sexe féminin et 6,600 enfants au-dessous de quatorze ans.

2. Il est impossible de fournir des renseignements sur le genre d'occupation de chaque immigrant, abstraction faite de sa destination au Canada, au bout de trois, six et neuf mois.

PROTECTION DE FORETS

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le gouvernement fédéral a-t-il dépensé trois millions pour la protection des forêts, comme l'a déclaré le ministre de l'Intérieur à l'Association de la conservation des forêts le 24 courant?

2. Dans ce cas, sur quel crédit a-t-on prélevé cette somme?

3. Comment a-t-on réparti ces trois millions et à quelles fins?

4. Combien sur cette somme a-t-on dépensé dans chaque province?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. Le ministre de l'Intérieur n'a pas prononcé de discours à Montréal le mardi, 24 mars.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

SOMMES PAYEES A W. T. R. PRESTON

L'hon. M. MANION demande:

Combien a-t-on payé à W. T. R. Preston ou à son nom depuis le 1er janvier 1922, en frais allocations ou autrement, en sus des sommes qui lui ont été payées d'après la réponse donnée à ma question n° 35 dans les Débats?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

Département du Travail

	Dépenses
1922, 21 avril au 17 juin.—Président du bureau de conciliation dans le différend entre l'Algoma Eastern Railway et ses employés	$159 80
21 juillet au 15 septembre.—Président du bureau de conciliation dans le différend entre la Père Marquette Railway Company et ses employés d'ateliers..	245 06
10 août au 14 septembre.—Président du bureau de conciliation dans le différend entre la Père Marquette Railway Company et les commis de ses bureaux de navigation, ses déchargeurs de marchandises, etc...	202 16
	$607 02

Département du Commerce

	Frais de déplacement			
	Dép. d'hôtel	Alloc.	Divers	Total
Enquête des Grands lacs..	$1,139 43	$1,905 00	$ 32 71	$3,077 14
Enquête des tarifs maritimes..	864 85	2,390 00	310 23	3,565 08
Totaux.	$2,004 28	$4,295 00	$342 94	$6,642 22

INSPECTEURS DES HOMESTEADS

M. EVANS demande:

1. Combien y a-t-il d'inspecteurs de homesteads au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta?

2. Quels sont leurs noms et adresses?

3. Quels sont leurs salaires respectifs?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. En Manitoba, 5; en Saskatchewan, 9; en Alberta, 10.

2 et 3.

Manitoba:

William Lagimodière, Lorette, $1,800; F. J. Bigg, Winnipeg, $1,800; J. F. Drew, Winnipeg, $1,800; G. L. Speers, Roblin, $1,800; W. J. Mayberry, Sainte-Rose, $1,740.

Saskatchewan:

J. Furnis, Swift Current, $1,800; J. C. de-Balinhard, Yorkton, $1,800; J. A. McDonald, Shaunavon, $1,800; C. E. Barr, Assiniboia, $1,800; A. Smyte, Saskatoon, $1,800; A. E. Mosses, Dodsland, $1,800; S. Taylor, Prince-Albert, $1,800; E. H. E. Webb-Bowen, Prince-Albert, $1,740; W. Whelan, Prince-Albert, $1,740.

Alberta:

William Tempany, Cochrane, $1,800; R. A. Kembry, Calgary, $1,800; T. J. Cunningham, Edmonton, $1,800; I. S. Doze, Pakan, $1,800; A. McConnachie, Edmonton, $1,800; T. M. Newton, Grande Prairie, $1,800; L. T. Smith, Grande-Prairie, $1,620; D. E. Wilcox, Lethbridge, $1,800; H. S. McCowan, Medicine-Hat, $1,740; J. E. McMullen, Peace River, $1,800.

Inspecteurs-forestiers:

Manitoba, 2; Saskatchewan, 2; Alberta, 5.

Manitoba:

J. H. Thompson, Winnipeg, $1,800; W. S. Gordon, Dauphin, $1,800.

Saskatchewan:

H. Browne, Melfort, $1,800; F. McKenzie, Prince-Albert, $1,800.

Alberta:

J. S. Coombs, Calgary, $1,800; R. S. Wyllie, Edmonton, $1,800; J. A. Merrigan, Edmonton, $1,800; F. W. Neilson, Westlock, $1,800; D. H. Minchin, Edmonton, $1,800.

Inspecteurs des concessions de pâturage:

Manitoba, 0; Saskatchewan, 1; Alberta, 3.

Saskatchewan:

G. H. Lydiard, Moose-Jaw, $1,800.

Alberta:

Geo. H. Cloakey, (premier inspecteur), Calgary, $2,280; H. L. Bowyer, Medicine-Hat, $1,800; S. Grimwood, High-Prairie, $1,680.

Tous les inspecteurs précités doivent visiter les concessions de terre, forestières ou de pâturage, quand il y a lieu et par raison d'économie, mais ils sont classés par catégorie, comme il a été dit, pour indiquer quelles sont leurs fonctions principales.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS

Par M. STEWART (Leeds):

1. A quelle date est entré en vigueur le règlement fédéral relatif au classement du beurre et du fromage destinés à exportation?
2. Quels sont les noms et salaires des inspecteurs fédéraux de beurre et de fromage?
3. Quelles sont les qualités-type du beurre et qu'est-ce qui les détermine?
4. Quelle est la différence reconnue des prix de ces qualités?
5. Depuis l'entrée en vigueur du classement quelles quantités de beurre (a) pasteurisé et (b) non-pasteurisé a-t-on exportées chaque année jusqu'à la fin de 1924?
6. La qualité a-t-elle été indiquée sur tous les colis de beurre exporté, et quelles quantités de chaque qualité a-t-on exportés dans chaque année?
7. Quelles sont les qualités-types de fromage, et quelle est la différence reconnue des prix de ces qualités?
8. Depuis l'entrée en vigueur du classement, a-t-on exporté du fromage en Grande-Bretagne sans indiquer la qualité, et dans l'affirmative, en quelles quantités?
9. Quelles quantités de fromage (a) classé, et (b) non-classé a-t-on exporter en Grande-Bretagne en chacune des années civiles 1921, 1922, 1923 et 1924?
10. Quelles quantités de chaque qualité a-t-on exportées en Grande-Bretagne en 1923 et 1924?
11. Le fromager doit-il se soumettre aux décisions des classeurs fédéraux quant à la qualité de son fromage, ou est-il une personne ou une commission à laquelle il peut porter appel de la classification faite?

COUT TOTAL DU SERVICE CIVIL

Par M. GARLAND (Bow-River):

Combien au total le service public a-t-il coûté pendant l'exercice terminé le 31 mars 1924, dans chacun des départements suivants: Agriculture, Archives, Auditeur général, Commission du service civil, Douanes et Accise, Affaires extérieures, Finances, Gouverneur-général, Affaires des sauvages, Assurance, Intérieur, Justice, Travail, Marine et Pêcheries, Défense nationale —marine, milice et aviation, Mines, Royale Gendarmerie à cheval, Postes, Conseil privé, Travaux publics, Impressions et papeterie, Chemins de fer et Canaux, Secrétaire d'Etat, Commerce, Immigration et colonisation, Rétablissement civil des soldats, Brevets et droit d'auteur, Bureau d'établissement des soldats, Santé publique?

LA COMMISSION DE L'ETABLISSEMENT DES SOLDATS SUR DES TERRES

Par M. IRVINE:

1. Combien coûte annuellement la commission d'établissement des soldats depuis sa fondation, (a) combien paye-t-on en loyers de bureaux, et où sont ces bureaux, (b) combien a-t-on payé en salaires, (c) combien chaque bureau-chef a coûté dans chaque province, et (d) combien a-t-on dépensé d'autre façon?
2. Combien de fermes a-t-on achetées par l'entremise de la commission d'établissement (a) dans chaque province, (b) combien a-t-on payé pour chaque ferme, et (c) quelle est la superficie en acres de chaque ferme?
3. Combien de fermes ont été concédées par la commission dans chaque province?
4. Combien a-t-on prêté aux soldats-colons, combien a-t-on dépensé sur ce prêt pour (a) les améliorations permanentes, (b) acheter du bétail; (c) combien a-t-on prêté par province, (d) quel intérêt a-t-on demandé?

Pour cette raison je vais demander que la question soit transmise en une demande de dépôt de document. Je tiens à faire observer à la Chambre la dépense qu'entraînera ce renseignement for incomplet pour l'honorable député (M. Church). J'espère qu'il précisera ce qu'il veut savoir.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La question est transformée en demande de dépôt de document.

NOMINATIONS DANS LE SERVICE CIVIL A TORONTO

Par M. CHURCH:

1. Combien de personnes qui n'habitent pas Toronto ont été nommées à des emplois du gouvernement à Toronto dans chacune des trois dernières années, dans les différents départements fédéraux?
2. Qui a fait ces nominations?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je désire appeler l'attention de Votre Honneur sur cette question. Le Gouvernement n'a pas la moindre objection à communiquer ces renseignements; la constitution du dossier en question toutefois occasionnerait une correspondance volumineuse avec tous les départements du service public et des recherches considérables dans les archives des divers ministères.

DEPOT DE DOCUMENTS ACCORDE SANS DEBAT

L'ENQUETE RE LES ACHATS DE COMBUSTIBLE DANS LE DISTRICT MILITAIRE N° 10

Par M. CHARTERS:

Copie du rapport que le lieutenant-colonel Biggar a fait au Gouvernement, à un ministre ou fonctionnaire, sur le rapport de David Campbell, C.R., relativement à l'enquête récente de Winnipeg.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): Je dois m'opposer à l'adoption de cette motion et je le regrette infiniment. Le lieut-col. Biggar, outre ses fonctions de directeur

général des élections agit aussi comme légiste pour le compte du Gouvernement. Tout rapport qu'il a pu faire concernant l'affaire que mentionne ladite motion, serait donc de la nature d'une opinion juridique, et toute la question est pendante devant les tribunaux. Or, le département de la Justice n'a pas l'habitude de donner des opinions juridiques, surtout lorsqu'une cause est pendante; il ne serait donc pas juste de demander au Gouvernement de le faire dans le présent cas.

L'hon. M. STEVENS: Je propose que la motion soit réservée.

L'hon. M. LAPOINTE: Nous ne pouvons accepter la proposition.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La motion est rayée du Feuilleton.

Par l'hon. M. STEVENS:

Copie de la correspondance échangée entre le département de la Défense nationale ou celui de la Justice et la Canadian Coal Sales Company, Limited, en 1924 et 1925; et aussi, copie de toutes les accusations portées au sujet de la vente de charbon ou pour d'autres motifs affectant des officiers de la milice à Winnipeg, dans ces mêmes années, indiquant le nom de l'accusateur; aussi copie des rapports du général Ketchen sur ces accusations.

BUREAU DE POSTE DE BIG-BEACH

Par M. JONES:

Copie de la correspondance et autres papiers touchant le changement du bureau de poste à Big-Beach, comté du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse.

COMMISSION DU PORT DE QUEBEC

Par l'honorable M. STEVENS:

Relevé détaillé des "contre-réclamations présentées au gouvernement fédéral pour services rendus" par la commission du port de Québec, dont il est question dans la réponse à la question, page 1317 des Débats (anglais).

La motion est adoptée.

MINEURS DU CAP-BRETON

Par l'hon M. BRISTOL (au nom de M. Arthurs):

Copie des lettres, télégrammes et papiers de toute nature que le gouvernement du Canada a échangés avec les mineurs du Cap-Breton, qu'il a reçus en leur nom, ou qu'il a échangés avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse relativement à la situation des mineurs; des papiers échangés entre le gouvernement du Canada et des villes ou municipalités du Cap-Breton touchant la situation minière et la nécessité d'un secours en raison des différends ouvriers de la région.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je ne m'opposerai pas à la motion pourvu que l'honorable député spécifie à quel temps cette correspondance est désirée. L'an dernier, si je ne me trompe, il y a eu un dépôt de correspondance jusqu'à la fin de la session. A moins que la motion ne limite le temps, le dépôt de la correspondance

[L'hon. M. Lapointe.]

à ce sujet sera énorme parce qu'elle remonte à deux ou trois ans.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'assumerai la responsabilité de dire que pourvu que ce qui a été demandé a déjà été déposé jusqu'à la fin de la dernière session ou jusqu'au temps que comprend le dépôt, la motion actuelle peut être regardée comme une demande de la continuation de cette correspondance.

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est satisfaisant.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre adopte-t-elle la motion ainsi modifiée?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'est pas besoin de modification. La motion peut être adoptée telle que nous en sommes convenus.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Cela comprendra tout depuis le dernier dépôt?

Le très hon. M. MEIGHEN: A condition qu'il n'y ait rien d'omis de ce qui est demandé jusqu'à cette date.

CHEMIN DE FER DE LA RIVIERE DE LA PAIX

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Je désirerais lire un télégramme que j'ai reçu ce matin et poser une question à ce sujet:

A une assemblée générale des contribuables des municipalités rurales du lac de l'Ours et de Grande-Prairie, de la ville de Grande-Prairie et du village de Clairmont, tenue ici aujourd'hui, il a été résolu:

Attendu qu'on a l'impression dans la région de la rivière de la Paix que des influences sont à l'œuvre pour empêcher la construction immédiate d'un chemin de fer de la côte: Cette assemblée accepte de bonne foi les promesses d'un chemin de fer de la côte faites par le premier ministre Mackenzie King lors de sa tournée de l'Ouest, dans le discours du trône, et par l'honorable George P. Graham à l'effet que si les autorités des chemins de fer n'agissaient pas le Gouvernement viendrait à notre aide. Nous prions donc le Gouvernement du Canada de présenter à cette session une loi tendant à l'accomplissement de ces promesses.

D. W. PATTERSON,
Président.

Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a-t-il quelque commentaire à faire à cet égard?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Pas en ce qui me concerne.

TERRES DES VETERANS

M. GARLAND (Bow-River): Le 25 courant, j'ai posé la question suivante au ministre intérimaire des Finances (M. Robb):

Quand va-t-il présenter à la Chambre une mesure législative concernant le placement agricole des soldats, la nouvelle évaluation des terres des colons soldats?

Voici la réponse que j'ai eue à cette date:

Je me renseignerai à ce sujet. Ainsi que le premier ministre l'a annoncé hier le débat sur le budget va continuer sans interruption. S'il y a un bill au

programme concernant ce qui fait l'objet de la question de l'honorable député, nous espérons laisser à la Chambre tout le temps voulu pour l'étudier.

Puis-je demander au ministre intérimaire des Finances si le ministère a décidé de déposer ce projet de loi?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je n'ai rien à ajouter à cette réponse que vient de citer mon honorable ami.

TRAITE DES SEPT PUISSANCES

M. WOODSWORTH: Le Canada, à titre de membre de la Société des Nations, a-t-il protesté contre le traité des sept puissances?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Le Gouvernement n'a pas vu ce traité et par conséquent n'a pris aucune décision à son sujet.

PERMIS DE PECHE AUX ETRANGERS

M. McQUARRIE: Le 25 mars dernier j'ai posé six questions au ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Cardin) touchant les permis de pêche délivrés aux étrangers. Le ministre n'a répondu qu'à trois des questions et n'a dit mot des trois autres. J'ignore donc s'il a l'intention d'y répondre plus tard.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Cardin) s'est efforcé de fournir à l'honorable député les renseignements demandés. Si les trois premières réponses ne conviennent pas en même temps aux trois dernières questions je prierai mon honorable collègue de fournir à l'honorable représentant les renseignements qu'il demande.

MODIFICATIONS PROJETEES A LA LOI DU GRAIN DU CANADA

M. GARDINER: Le ministre veut-il nous dire si les amendements projetés à la loi du grain du Canada sont prêts et quand la Chambre en sera saisie?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): La rédaction provisoire de ces amendements est déjà faite et le Gouvernement compte en déposer copie sur le bureau de la Chambre. Le ministère n'a pas l'intention d'en saisir la Chambre à cette session parce qu'il veut laisser à la députation tout le temps voulu pour étudier et le bill et le rapport de la commission royale sur les grains.

LA PRETENDUE COALITION DANS LE COMMERCE DES FRUITS

M. LADNER: L'honorable ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) ou le solliciteur général (M. McMurray) voudraient-ils dire à la Chambre si le Gouvernement va intervenir au sujet de la coalition dont il est fait mention dans le rapport de la commission, ou s'il va laisser aux provinces pareille intervention?

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): A ce qu'il paraît en ce moment le Gouvernement ne saurait aller plus loin. Le gouvernement fédéral, conformément à l'article 25 de la loi d'enquête sur les coalitions a fait tenir le rapport préliminaire, déposé sur le bureau de la Chambre, aux procureurs généraux des quatre provinces de l'Ouest et nous supposons qu'ils agiront en conséquence. Ainsi qu'il est prescrit par la loi si, après un délai de trois mois, il n'y a encore rien de fait et si le Gouvernement est saisi de nouvelles plaintes à ce sujet, il décidera s'il doit intervenir et jusqu'à quel point.

M. LADNER: Je veux apprendre du ministre si l'une quelconque des provinces à laissé entendre après avoir pris connaissance dudit rapport quelle serait sa conduite vis-à-vis de cette coalition dans le commerce des fruits.

L'hon. M. MURDOCK: Le procureur général de la Colombie-Anglaise, dans sa correspondance, donne à entendre que la question l'intéresse beaucoup; et je suppose qu'il s'y prend comme il faut.

LE RAPPORT DU DOCTEUR TORY SUR LE CREDIT AGRICOLE

M. WARD: Le Gouvernement veut-il dire à la Chambre s'il a donné suite au rapport du docteur Tory? A-t-il l'intention de présenter à la Chambre un projet législatif indépendant motivé par ledit rapport?

L'hon. J. A. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je croyais que mon honorable ami voulait parler d'une autre espèce de tories. Le rapport en question ne m'est pas encore parvenu; cependant il peut être à mon bureau. Le docteur Tory m'a dit samedi qu'il comptait me le remettre aujourd'hui.

LE PERSONNEL DU RETABLISSEMENT DES SOLDATS ET DE LA COMMISSION D'ETABLISSEMENT AGRICOLE

M. SPENCER: Je désire commenter les réponses faites à la question n° 7 par le secrétaire d'Etat (l'hon. M. Copp). Mon honorable ami a répondu à la première question, mais non pas à la seconde.

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Mais oui, il y a répondu.

M. SPENCER: Est-ce par mégarde, et compte-t-il y répondre plus tard?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): L'honorable représentant prétend que je n'ai pas répondu à sa seconde question. Il n'y eut pas de décret ministériel de rendu en juin 1922 soustrayant douze mille emplois au régime de la loi du service civil.

CREATION DU COMITE SPECIAL DES FRETS MARITIMES

M. GOULD (Assiniboïa): Le premier ministre voudrait-il laisser savoir à la Chambre vers quelle date il présentera la motion relative à la nomination du comité d'enquête sur les frets maritimes dont avis a été donné mercredi dernier?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): J'espère la présenter demain.

LES MINEURS ET LES OUVRIERS DES ACIERIES

M. BLACK (Halifax): J'ai signalé, il n'y a pas longtemps, la situation des mineurs et des ouvriers des aciéries de Cap-Breton. Le premier ministre (l'hon. Mackenzie King) a-t-il reçu des nouvelles du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse à ce sujet? Sinon, étant donné la misère qui continue d'exister dans cette région, ne voudrait-il pas revenir sur sa décision et accorder de l'aide aux familles, aux femmes et aux enfants de cette région, qui souffrent?

Des VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député a le droit de poser une question, mais pas de faire une déclaration.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je n'ai reçu aucune nouvelle du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et quant à la question d'assistance, l'attitude du Gouvernement reste ce qu'elle était, lorsque je l'ai exposée à la Chambre l'autre jour.

L'ELECTION FEDERALE

M. FORKE (Brandon): J'ai entre les mains une dépêche plutôt intéressante, datée de Winnipeg, qui a été envoyée par la Presse canadienne à un journal d'Ottawa. Elle dit qu'on doit s'attendre à des élections générales dans le courant de cette année. Dans une lettre adressée par le Solliciteur général, M. E. J. McMurray, à l'Association libérale du Manitoba, il est dit que le bon moment pour faire les élections serait après la prorogation de la présente session. Le Gouvernement peut-il donner de plus amples informations à la Chambre à ce sujet?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député leur a justement dit de se tenir prêts.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Le Gouvernement n'a pas arrêté la date des élections et, autant que je sache, n'a pas étudié la question.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre intérimaire des Finances), l'invitant à se former en comité des voies et moyens, et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

L'hon. M. STEVENS (Vancouver-Centre): L'autre jour, l'honorable député de Brandon (M. Forke), dans son discours sur le budget, a déclaré:

> Que l'exposé financier présenté à la Chambre ne dépeint pas exactement et fidèlement la situation actuelle du pays, ni son état financier.

J'approuve cette déclaration, car elle exprime mon avis sur l'exposé budgétaire. En prononçant ces paroles, l'honorable député a laissé entendre que s'il n'interprétait pas ou ne comprenait pas comme il faut l'exposé financier du ministre intérimaire des Finances, cela était peut-être dû à ce qu'il n'était pas très versé en matière de comptabilité. Je puis assurer à mon honorable collègue qu'il n'en est rien et je suis prêt à affirmer d'une façon presque positive que plus l'homme qui examinera cet exposé sera expert en comptabilité, plus il sera convaincu qu'il ne dépeint pas exactement la situation du pays, pas plus qu'il ne représente fidèlement l'état de nos finances. Le fait est que c'est un exposé d'une confusion désespérante et d'une inexactitude à vous dérouter. Je ne peux pas concevoir qu'il ait d'autre but que de tromper délibérément le public quant à l'état exact de nos affaires. C'est un subtil expédient destiné à protéger un gouvernement coupable et moribond contre la juste indignation d'un public dont l'opinion se réveille. (*Exclamations.*) L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) pourra tourner ces choses-là en ridicule quand viendra son tour, mais je ne lui permets pas de le faire maintenant. Le public demande qu'on expose entièrement l'état financier du pays. Le Gouvernement par la bouche du premier ministre qui est son premier porte-parole et qui a fait le tour du pays depuis un ou deux ans a promis un quasi libre-échange à une région pendant qu'il assurait à l'autre son intention de protéger l'industrie. Désespéré, le Gouvernement comprenant qu'il doit porter le poids de ses péchés, et que dans ces deux régions du pays où il existe des divergences d'opinion quant à ce que doit être la politique douanière du pays, le peuple demande l'exécution des promesses et la mise en vigueur des engagements...

Le très hon. MACKENZIE KING: Voilà deux ou trois fois que mon honorable ami

répète que nos déclarations ont été différentes dans diverses parties du pays. Chaque fois je lui ai demandé de préciser et de nous dire où ces représentations ont été faites. Tant qu'il ne pourra pas préciser je lui demanderai de ne pas répéter une assertion qu'il sait être fausse.

L'hon. M. STEVENS: Au contraire, il n'est rien dont je sois plus certain que de l'exactitude des déclarations publiques faites par l'honorable premier ministre lors de sa tournée de l'Ouest. Le ton général de ses discours a été qu'il n'existait aucune différence entre sa ligne de conduite et la politique de nos amis du parti progressiste. Il nous l'a répété. Il leur a dit: "Marchons ensemble, nos causes sont communes". Veut-il nous affirmer maintenant que, dans son récent discours d'York, il n'a pas affirmé aux électeurs de l'Est que nous ne ferions rien davantage en faveur du libre-échange?

Le très hon. MACKENZIE KING: Que mon honorable ami produise la déclaration dont il se plaint.

L'hon. M. STEVENS: Si j'avais pensé que mon honorable ami douterait de mes dires, j'aurais apporté des preuves pour les appuyer. Je n'ai rien sous la main dans le moment, mais je ne doute nullement de l'exactitude de ce que j'ai avancé. Quelle impression cherche-t-on à dégager du budget? Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a tout d'abord affirmé à la Chambre que les comptes avaient été vérifiés par deux experts comptables. Il est vrai que cette vérification s'est bornée à certaines choses, mais le public a eu néanmoins l'impression que tous les comptes du Gouvernement avaient été vérifiés et approuvés par deux experts comptables. La seconde impression donnée c'est qu'il existait un surplus de 24 millions et des amis du très honorable premier ministre prétendent déjà que nous avons ce surplus. La troisième impression est que la taxe a été réduite de 52 millions et, le lendemain, le principal organe du parti libéral, le *Globe* a annoncé en toutes lettres et en première page, que le Gouvernement avait fait cadeau au peuple de 52 millions. Quant aux chemins de fer, le silence est de mauvais augure et je demande: "Pourquoi, trois mois après la clôture de l'année financière des chemins de fer ne pouvons-nous pas avoir un état clair, exact et défini de nos placements dans les réseaux? Le ministre a ensuite laissé entendre que notre balance de commerce était favorable. En résumé, telles sont les impressions que le ministre a voulu donner dans son discours, et mon but est d'en faire l'examen, les unes après les autres.

Tout d'abord, je vais examiner le certificat de bonne conduite que le ministre se fait donner par deux comptables experts. Je demande aux députés d'écouter la lecture de ce certificat et de l'apprécier. Pour ma part, avant de le dire, j'affirme qu'il n'a aucun sens et aucune valeur. Les députés voudront bien me suivre pendant que je vais en faire la lecture. Sauf si l'on me le demande, je ne citerai pas les paroles du ministre précédant sa lecture. J'ai sous la main l'état des comptes publics et il ne peut y avoir d'erreur. Il est attaché au bilan du Dominion pour l'exercice écoulé le 31 mars 1924. Voici le rapport des comptables experts:

Nous avons examiné le bilan du Dominion du Canada tel qu'il était le 31 mars 1924, et nous certifions que le bilan est conforme aux bilans des années précédentes en ce qu'il n'inclut pas dans la dette nette du Dominion les obligations de la compagnie des chemins de fer Nationaux dont le Dominion du Canada s'est porté garant. Ces obligations garanties sont toujours inscrites chaque année dans la colonne des engagements indirects.

Geo. Edwards,
de la maison Edwards, Morgan & Co.,
W. Garth Rhomson,
de la maison Peat, Marwick, Mitchell & Co.

Ottawa (Can.), 27 janvier 1925.

Certificat qui ne signifie rien et est parfaitement inutile—absolument vrai!

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami dit qu'il est parfaitement vrai. Je suis heureux d'entendre cet avis d'un chef du parti tory, parce que la seule objection soulevée au sujet de notre état de l'an dernier était que les chiffres n'étaient pas exacts.

L'hon. M. STEVENS: Je vais toucher ce point dans un instant. Je puis prendre tout bilan que le ministre me donnera et le comparer à ceux qui le précèdent puis en une demi-heure, faire les comparaisons voulues pour signer un certificat de ce genre. Pour affirmer au public que les comptes sont convenablement balancés, ce certificat n'a absolument aucune valeur. Voyons le certificat signé par la société Price, Waterhouse, relativement au bilan du Pacifique-Canadien.

Nous avons examiné les livres et registres de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour l'année écoulée le 31 décembre 1924 et après les avoir comparés avec le bilan et le compte du revenu annexés, nous certifions que, dans notre opinion, le bilan est préparé convenablement, de manière à indiquer la véritable situation financière actuelle de la compagnie, et que l'état du revenu relatif de l'année est exact.

Voilà un certificat qui vaudrait quelque chose. Il indique que les vérificateurs ont comparé le bilan avec les registres et le compte du revenu et déclare que le bilan représente véritablement et proprement l'état des affaires de la compagnie. Voilà un certificat de valeur. La remarque du ministre

intérimaire des Finances, tout à l'heure, allait à dire qu'on a simplement voulu répondre à une critique de mon chef, à savoir que certaines avances d'argent que l'on fait maintenant à la compagnie de chemin de fer au moyen d'emprunts garantis par l'Etat étaient prises auparavant sur le fonds consolidé. Cette assertion est absolument vraie, ainsi que le ministre lui-même l'a démontré dans la suite de son discours. Les avances se sont élevées à 80 millions de dollars en 1922-1923, et pas un sou par prêts garantis. En 1923-1924,—deuxième année d'administration du Gouvernement actuel, 24 millions ont été avancés directement et 50 millions par voie d'emprunts garantis. L'année suivante, l'avance comptant se réduisait à 18 millions et l'endossement d'emprunts à 46 millions. Voilà sur quoi nous ne nous entendons pas. Mais ce que je tiens à faire remarquer à la Chambre pour l'instant, c'est que le ministre en se servant de ce certificat, a voulu répandre dans le pays, et c'est ce que les journaux ont fait, l'impression que les comptes publics avaient été examinés et vérifiés par des vérificateurs indépendants. Je prétends que cette vérification n'existe pas.

Je passe maintenant à la question de la dette publique. Le ministre a d'abord déclaré qu'elle avait été diminuée de 35 millions de dollars. Cela, il est vrai, s'appliquait à l'année précédente; le ministre le disait dans son discours et la presse qui admettait la réduction, faisait écho aux paroles du ministre. Un peu plus loin, le ministre s'appliquait à montrer que l'on estimait à $1,800,000 la diminution de cette année. Je vais examiner les chiffres relatifs à la dette publique. Mais je tiens d'abord à faire remarquer combien il est difficile pour les simples députés de se renseigner et de se former une opinion exacte, avec les pièces à leur disposition. Au fait, cela leur est pour ainsi dire impossible, car je défie tout comptable expert qui n'est pas familier avec les détails des écritures qui apparaissent dans les Comptes publics, de dire où en est exactement le pays. même après les avoir examinées et retournées durant plusieurs jours. Personne ne le peut, et c'est pourquoi nous trouvons à redire. Nous demandons au Gouvernement de fournir à la Chambre un état révélant la situation précise des finances du pays.

Examinons maintenant la dette publique. La première question qui se pose est celle-ci, naturellement: l'exposé financier donne-t-il une juste idée de nos obligations? Je dis que non. D'abord, il n'indique aucunement nos obligations quant aux chemins de fer, et l'on ne peut même rien savoir de précis du Gouvernement sur ce point. Le ministre estime cependant à 4 millions l'intérêt sur certaines dettes échues depuis longtemps, et déclare, pour me servir de ces propres termes que cette somme "vient en déduction de nos prêts aux chemins de fer nationaux". Quelle étrange aberration que celle-là, monsieur l'Orateur! Comment peut-on compter l'intérêt sur des dettes échues, des dettes en souffrance, ajouter cet intérêt au capital et puis dire que nous avons autant à déduire de nos obligations et de nos emprunts? Voici un homme d'affaires dont l'entreprise périclite constamment et qui ne peut acquitter ses frais obligatoires. Il est insolvable, mais plutôt que de se l'avouer courageusement et de se demander comment réduire ses dépenses et ses frais généraux afin de s'acquitter, il revoit ses livres et calcule l'intérêt sur ses vieilles créances pendant un certain nombre d'années et l'inscrit comme recette au compte de ses profits et pertes pour l'année. Cela fait, il déclare qu'il a acquitté ses frais obligatoires: et c'est précisément ainsi que le ministre procède. Il est vrai que les vieilles dettes dans le cas actuel ne représentent pas tous les frais obligatoires, mais le ministre a certainement inscrit l'intérêt sur ces dettes en souffrance dans sa recette de l'année, en regard des obligations auxquelles il doit faire honneur. Comment la Chambre qualifierait-elle l'homme d'affaires qui agirait ainsi à l'égard de ses créanciers et de ses fournisseurs? Nous dirions, c'est certain, que c'est un coquin rusé et sans scrupule. Et c'est pourtant, quant à ces 4 millions, le procédé suivi par le Gouvernement.

Maintenant, passons à la dette. Au 31 mars 1924, la dette nette inscrite aux comptes publics était de $2,417 000,000, et le ministre accuse cette année une augmentation de $13,700,000 environ, ce qui porte le total actuel à $2,431,000,000. Je demanderai au Gouvernement de comparer la dette nette d'aujourd'hui à celle d'il y a trois ans, au 31 mars 1922, et de me dire ensuite ce qu'on a fait des fonds perçus et que l'on aurait dû affecter à la réduction de la dette. Je trouve qu'au 31 mars 1922, la dette nette était de $2,422,000,000, de sorte qu'il y a eu augmentation de $9,480 000 en trois ans. Je demanderai aux honorables députés de se rappeler ces chiffres et de me suivre un instant sur d'autres points et nous reviendrons ensuite sur les chiffres que j'ai donnés. D'abord, ces chiffres ne tiennent aucun compte de nos garanties d'obligations de chemin de fer; on ne les inclut aucunement. Le Gouvernement laisse la garantie des obligations de chemins de fer de côté comme si nous n'en étions nullement responsables. Les quatre exposés budgétaires de la droite révèlent un certain excédent que le Gouvernement

s'attribue. Et je ferai remarquer aux honorables députés le fait que la somme de confiance que l'on peut placer dans une déclaration publique se détermine en acceptant simplement les chiffres donnés et en voyant ensuite où nous en sommes. Les surplus qu'a réclamés le Gouvernement pendant les quatre dernières années, comme preuve de bonne administration, sont d'après les discours sur le budget, comme suit: 23 mai 1922, 33 millions de dollars,—je donne des chiffres ronds,—11 mai 1923, 61 millions; 10 avril 1924, 67 millions; 24 mars 1925, 24 millions; soit un total de 187 millions. C'est là l'accumulation de l'excédent des recettes sur les dépenses ordinaires dont le Gouvernement s'attribue le mérite pendant les trois dernières années. Du gouvernement impérial, nous avons reçu $122,682,000. Nous avons reçu cette somme en trois ans de la Grande-Bretagne comme obligations de guerre non réglées et, comme le Gouvernement a touché cette somme, les obligations ont été acquittées. J'ajoute cette somme aux prétendus surplus en espèces et nous avons un total de $309,000,000. Maintenant, ces deux sommes sont d'une nature telle qu'elles auraient dû, sous une bonne administration, être affectées à la réduction de la dette publique. C'est là, je crois, une juste assertion. Maintenant, prenez cette somme de 309 millions et déduisez-la de la dette publique au 31 mars 1922, et vous avez une balance de $2,112,304,000. C'est ce que la dette nette devrait être aujourd'hui si le Gouvernement avait affecté les surplus qu'il réclame à la réduction de cette dette, ainsi que la somme que lui a versé le gouvernement britannique. Mais la dette nette est de $2,431,000,000. En d'autres termes, si on avait affecté ces prétendus excédents et ce paiement du gouvernement britannique à la réduction de la dette, celle-ci serait moins élevée de 300 millions.

Je passe maintenant à la situation des chemins de fer. Nous avons de temps à autre demandé des renseignements au Gouvernement, mais sans beaucoup de succès. J'ai demandé comment il se faisait que trois mois après la clôture de l'exercice financier des chemins de fer nationaux, le 31 décembre 1924, nous ne pouvions pas obtenir même une idée de leur situation financière. Je trouve maintenant dans les comptes publics—et ces derniers ne sont pas complets—que le Gouvernement a avancé aux chemins de fer nationaux jusqu'au 31 mars 1924 la somme de 607 millions de dollars, et sous forme de prêts indirects ou sous forme de garantie d'obligations, le Gouvernement a avancé la somme de 694 millions; ou le pays a placé dans les chemins de fer nationaux une somme de $1,300,000,000 en quelques années, comparativement. Cet énorme total ne comprend pas les avances non garanties du public; je n'inclus que nos avances sous formes de prêts directs et de garantie d'obligations. Si on inclut le déficit d'exploitation, l'intérêt et le reste, nous atteignons un total de $1,800,000,000. Je ne demande pas à la Chambre d'accepter ces derniers chiffres, car il est bien difficile de les établir; mais les premiers, la somme de $1,300,000,000, viennent des comptes publics, et on ne saurait douter de leur exactitude. Je demande au Gouvernement pourquoi il n'expose pas franchement nos obligations, ce qu'est la dette publique et ce que représente la garantie des obligations de chemins de fer? Et permettez-moi, à ce point, de lire ce que le ministre des Finances (M. Fielding) avait à dire. J'aurais voulu le voir à son siège, mais malheureusement, la maladie l'empêche de reprendre son poste en cette Chambre pendant cette session. Je suis persuadé que s'il avait été ici, il aurait fait un exposé financier plus conforme à la vérité que celui que l'on a soumis. En faisant cette déclaration je ne désire jeter aucun discrédit sur les intentions personnelles de mon honorable ami le ministre intérimaire des Finances (M. Robb), car il n'est que le porte-parole du Gouvernement lorsqu'il soumet cet exposé, et je ne crois pas qu'il en soit bien fier ou qu'il l'approuve sincèrement. En 1922, M. Fielding disait,—et, monsieur l'Orateur, vous me pardonnerez si je mêle le nom de cet honorable monsieur à ce débat, je le fais dans le but d'établir une distinction entre lui et le ministre suppléant des Finances.—à la page 2106 des Débats de cette année-là:

> Nous regardons ces deniers de chemins de fer comme des emprunts. Peut-être fera-t-on de plausibles objections à ce raisonnement. Le Grand-Tronc et le Nord-Canadien sont virtuellement la propriété du Dominion, et lorsque nous leur avançons de l'argent, nous nous prêtons à nous-mêmes, dans un certain sens.

Ce qu'il dit là est parfaitement exact. Puis il continue:

> De fait, le Gouvernement est aujourd'hui le souscripteur et l'endosseur de ces garanties.

C'est exact, nous sommes les souscripteurs et les endosseurs de chacun de ces billets sur lesquels se trouve l'imprimatur du Gouvernement du Canada. Les emprunts des chemins de fer nationaux-canadiens, qui s'élèvent à 600 millions, devraient être montrés comme faisant partie de la dette nette du pays. Ce n'est pas ainsi qu'on les montre et nous ne les traitons pas comme une partie de nos obligations nationales.

Une fois ou deux, l'honorable député de Brandon (M. Forke), chef du parti progres-

siste, a prétendu que nous devrions inscrire le coût d'établissement de nos chemins de fer nationaux. Je n'ai pas à critiquer cette suggestion, mais je ferai observer que l'adoption de cette méthode ne changerait pas d'un iota notre position. Vous pourriez inscrire un dollar comme coût d'établissement des chemins de fer nationaux, et cela ne changerait pas d'un sou la position du Dominion quant à ses obligations envers le public. Je reconnais avec mon honorable ami qu'il serait bien mieux pour nous de savoir exactement ce que vaut ce réseau de chemins de fer. Il est prudent et sage de le faire pour notre propre satisfaction. Mais mettons les choses au clair; nos obligations envers le public représentent aujourd'hui le plein montant de la dette nette, telle qu'elle a été exposée; et en passant, on a déduit de la dette nette des sommes qui n'auraient pas dû l'être dans les comptes publics, mais il y aurait trop de détails à dire pour traiter maintenant ce sujet. Admettons que la dette nette soit celle qui a été dite; à cela doit être ajoutée notre garantie sur les obligations s'élevant à 600 millions, et de plus notre obligation morale à faire face aux réclamations publiques contre nos chemins de fer nationaux, réclamations que nous n'avons pas garanties. Il est vrai qu'à côté de ces obligations, nous avons l'actif du réseau, mais nous n'en connaissons pas la valeur.

Qu'on me permette de consulter l'état financier des chemins de fer nationaux pour l'an dernier, et je ne le fais que dans le but d'éclaircir la situation. Il montre un actif fixe de $1,800,000,000. Mais j'attire l'attention de la Chambre sur le fait que la dépréciation calculée est donnée à trois endroits, une première fois pour deux millions et demi, une autre fois pour trois millions et demi et une troisième fois pour un demi-million, environ sept millions de dollars. Si l'on a suivi l'an dernier ce procédé de calculer la dépréciation, alors le montant de $1,800,000,000 ne représente pas exactement la valeur de votre actif.

J'en arrive maintenant aux taxes. Le Gouvernement prétend, et il a encouragé ses amis à prétendre en cette Chambre et en dehors, que les taxes ont été réduites de 52 millions.

M. CALDWELL: Avant qu'il ait fini de parler de la situation des chemins de fer, l'honorable député veut-il nous dire quels ont été, année par année, les prêts directs en argent et les prêts indirects sur garantie d'obligations?

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami m'a posé une question parfaitement convenable; il trouvera ces détails dans les volumineuses annexes des comptes publics. Je ne crois cependant pas devoir m'y arrêter maintenant, car cela prendrait probablement une demi-heure à lire ces annexes longues, compliquées et techniques, et cela n'apporterait que confusion dans ce débat.

Le Gouvernement prétend avoir réduit les taxes de 52 millions, et il en a fait le point saillant du budget. J'admets, monsieur l'Orateur, que plusieurs personnes gobent cette mystification, car si jamais mystification fut servie à un public patient, c'est bien cette prétention. C'est absolument faux. Cela revient à dire que l'homme qui est aujourd'hui assez heureux pour avoir une occupation est appelé à payer des taxes, et que l'homme sans emploi et incapable d'acheter ne porte conséquemment aucune part de ce fardeau.

M. BALDWIN: L'honorable député a-t-il quelque confiance dans les comptables experts?

L'hon. M. STEVENS: Je ne sais pas si mon honorable ami était à son siège quand j'ai commencé à parler. S'il n'y était pas, qu'il me fasse l'honneur de lire le hansard demain; il trouvera que j'ai expliqué complètement ce point.

M. BALDWIN: Merci.

L'hon. M. STEVENS: J'ai une grande confiance dans les comptables experts, et j'ai tellement confiance dans les deux comptables experts dont on a parlé que je suis certain qu'ils ne donneraient jamais un certificat d'approbation aux comptes de ce Gouvernement, tels qu'ils sont présentés à la Chambre. Quelle plaisanterie que de dire à un homme sans emploi et à la tête d'une famille de cinq enfants: "Il est vrai, mon ami, que vous ne pouvez acheter de nourriture pour vos enfants; il est vrai que vous ne pouvez acheter de chaussures pour leur mettre aux pieds ni de vêtements à leur mettre sur le dos, mais nous avons réduit les taxes; nous avons mis 52 millions dans votre gousset. Allons, nous sommes votre ami. Nous avons ajouté 52 millions à vos ressources comme contribuable." Je dis, monsieur l'Orateur, que c'est se moquer.

Que comprend cette somme de 52 millions de dollars? Comment l'expliquer? Je demande, en premier lieu, si l'on a réduit les impôts? Une seule taxe a-t-elle été diminuée? A-t-on réduit la taxe des ventes? A-t-on diminué cette taxe onéreuse imposée au commerce canadien, et non aux revenus particuliers? A-t-on abaissé le droit de timbre et la taxe sur les quittances? On ne les a pas réduits d'un sou. Non seulement on ne les a pas diminués; mais de fait on seigne à blanc les commerçants, des milliers de personnes sont sans travail et 2,200 usines, petites ou grandes,

ont dû fermer leurs portes au cours des trois dernières années, et les dettes de ces établissements représentent la somme colossale de 100 millions de dollars. Tel est l'état des affaires.

Je m'arrête un moment à cette question des taxes. J'ai en mains des statistiques du ministère des Douanes et de l'Accise et j'y vois que l'on perçut, en 1923-1924, 115 millions de dollars en taxes sur les ventes, c'est-à-dire en taxes d'accise, ce qui comprend surtout la taxe sur les ventes, un faible montant provenant du droit de timbre, mais non l'impôt sur les boissons que l'on considère à part; nous nous occuperons donc surtout de la taxe sur les ventes, qui fournit le plus fort montant du revenu de l'accise. On perçut cette année 78 millions, soit une diminution de 37 millions et ce, pour onze mois seulement. Le ministre nous a cité un chiffre estimatif pour toute l'année, mais je donne les chiffres qui se rapportent aux onze mois terminés en février et ces chiffres indiquent une réduction de 37 millions. Si l'on calcule, d'après ces chiffres, le montant des achats faits au Canada, l'on voit que ces achats ont diminué de 700 millions de dollars. Telle est la signification de cette diminution. Elle veut tout simplement dire que le commerce est arrêté. Peu importe ce que le Gouvernement dit au public; peu importe qu'il nous accable de reproches parce que nous attirons sans cesse son attention sur l'état des affaires; le fait indéniable est que le volume des achats a diminué de 700 millions de dollars. Voilà ce que veut dire cette économie de 52 millions de dollars.

Je passe à l'impôt sur le revenu, au sujet duquel j'ai ici certains renseignements. Je ne m'y attarderai pas; mais je me propose de démontrer comment, par nos méthodes d'impôts sur le revenu, nous mettons nos hommes d'affaires dans une position désavantageuse par rapport à ceux avec qui ils doivent soutenir la concurrence. J'ai porté ce fait à la connaissance de la Chambre au moment de la discussion de l'adresse en réponse au discours du trône. Je possède maintenant des statistiques que je citerai brièvement, à cause de leur intérêt. Je prends comme exemple l'impôt qu'a à payer sur ses revenus un homme d'affaires de Vancouver et je le comparerai aux impôts que paie le commerçant de Seattle. Les chiffres se rapportent aux revenus personnels et non aux bénéfices commerciaux. Pour un revenu de $5,000, le Canadien doit payer au gouvernement fédéral $126, et $95 à la Colombie-Anglaise, soit un total de $221. L'habitant de Seattle paie une taxe de $50, soit moins du quart de ce que son concurrent de Vancouver doit verser. Je cite ces détails triviaux afin de faire mieux comprendre l'aspect tyrannique de cette taxe. Je pourrais allonger la liste et parler de l'impôt sur les revenus de $5,000 $6,000, $7,000, $8,000, $9,000, $10,000, $15,000, $20,000 et $25,000; mais je ne prendrai que quelques cas à titre d'exemples. L'habitant de Vancouver, ou du Canada, qui touche un traitement de $7,000, verse, en impôt sur le revenu, un montant total de $493; l'habitant de Seattle paie $100, soit moins du quart, ou presque un cinquième. Le citoyen de Vancouver, dont le revenu est de $10,000, paie $1,084; celui de Seattle, verse $220. Je veux établir ceci: Nous ne pouvons espérer, au Canada, faire prospérer et progresser notre commerce tant que cette taxe nous suscitera de telles entraves. Je demande au Gouvernement d'examiner la question de la perception de cet impôt.

J'ai dit, il y a un moment, que plusieurs industriels canadiens ont fait faillite. Vendredi dernier, mon honorable ami de Dufferin (M. Woods) a fait une déclaration que je veux relever. Je ne sais pas s'il est présent; je ne le crois pas; mais enfin il a fait cette déclaration—page 1697 du hansard:

> Je veux dire un mot d'une filature de laine que nous avons dans mon comté, la seule dans tout Dufferin. Elle fonctionne à grand train jour et nuit.
>
> M. Caldwell: Je croyais que toutes les filatures de laine avaient cessé leurs opérations l'année dernière.
>
> M. Woods: Il y a eu des rumeurs en ce sens. Toujours est-il que celle de Dufferin n'a pas fermé ses portes, mais qu'aujourd'hui elle fonctionne nuit et jour.

Cela me parut étrange et je cherchai des renseignements précis sur ce point. J'ai en mains des copies de dépêches reçues de Dods & Company, la compagnie dont il s'agit, et se rapportant à cette déclaration. Je vais les lire, non pas pour mettre mon honorable ami de Dufferin dans l'embarras, mais parce que je crois qu'il vaut mieux que nous connaissions les faits exacts. Voici une dépêche du secrétaire de la compagnie:

> La compagnie Dods Knitting m'autorise à vous dire que l'usine n'a pas fonctionné jour et nuit; et que l'on est forcé de ne travailler que par interruption. On vous télégraphie pour vous donner des explications plus complètes.

Voici maintenant une dépêche de la Dods Knitting Company même:

> La Dods Knitting company ne travaille pas jour et nuit et elle se prépare à ne travailler qu'irrégulièrement.

M. HALBERT: Où est située cette usine, avez-vous dit?

L'hon. M. STEVENS: A Orangeville, et c'est de là que vient le télégramme. Je ne donne pas lecture de ces dépêches par esprit de contradiction, mais ce dont je veux pénétrer l'esprit de la députation, c'est que la di-

minution des recettes de l'impôt des ventes devrait être pour elle un avertissement que les affaires du Canada ne sont pas ce qu'elles devraient être. C'est se moquer du contribuable que de prétendre attribuer cette diminution à un abaissement de l'impôt. Songeons bien que l'homme sans emploi ne peut faire d'achats, qu'il ne peut payer d'impôts et qu'il n'en paie pas. Ne faisant pas d'achats il ne paie pas l'impôt sur les ventes et la diminution de $37,000,000 dans les recettes de cette source signifie une baisse de $700,000,000 dans le commerce national.

M. FORKE: S'il en est ainsi comment l'honorable député explique-t-il une augmentation s'il ne paie pas l'impôt sur les ventes et le revenu?

L'hon. M. STEVENS: L'explication est très simple et je vais dire pourquoi à mon collègue. Sa question vient très à propos. Sur le point d'atteindre la fin d'une année, et ceci est particulièrement remarquable à la session précédant une élection,—je ne fais que signaler ce qui s'annonce pour l'avenir,—c'est l'habitude de n'importe quel gouvernement de recouvrer toutes les recettes qu'il peut et d'en faire le plus grand état; en même temps, il voit à réduire le plus possible ses obligations courantes toujours en vue d'accuser une bonne situation financière. Autrement dit, au terme de l'année, une maison de commerce voit à percevoir ses créances et insistera pour en presser le recouvrement; au besoin elle dressera un inventaire et réduira son stock autant que possible afin de faire voir une situation avantageuse dans son bilan annuel. Eh bien que fait le Gouvernement cette année? Les hommes d'affaires savent, que le Gouvernement, par une méthode qu'ils réprouvent, a depuis les derniers six mois, fait preuve de rigueur dans la perception de l'impôt, et ce au point de mettre dans l'embarras bon nombre de contribuables. Oui, nous devons tous payer; mais il surgit toujours à ce sujet une difficulté; et l'honorable ministre intérimaire des Finances le sait plus que tout autre. Bien souvent, l'évaluation de l'impôt n'est faite qu'une année après la période visée, et c'est ce en quoi le système est condamnable. Cette répartition est souvent retardée, non par le Gouvernement, mais par son rouage administratif, et tout à coup l'homme d'affaires, au plus mauvais moment, se voit réclamer $5,000 ou $10,000 d'impôts; dans le cas de certains grands établissements ce sera des centaines de mille dollars; on n'a pas en mains, ni en banque l'argent pour payer. Récemment, le Gouvernement a poussé activement la perception de l'impôt sur le revenu dans le but de faire belle figure, en vue aussi de compenser ce qui, comme il le savait en octobre dernier, serait une inquiétante situation financière.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami pense-t-il qu'en forçant un homme d'affaires à lui payer ses dettes le Gouvernement peut compter en faire un ami?

L'hon. M. STEVENS: Je ne le pense pas; je dirai, toutefois, au ministre qu'il passe sur le pays une vague d'indignation, et bientôt elle s'abattra sur la tête du Gouvernement. C'est l'effort suprême d'hommes désespérés et résolus à sortir de leurs embarras.

M. BEAUBIEN: D'autres gouvernements en ont-ils agi ainsi auparavant dans le pays?

L'hon. M. STEVENS: Je ne dirai pas cela; mais je répèterai ce que je disais: c'est l'habitude d'un gouvernement à la veille d'en appeler au peuple, de faire voir la situation sous le jour le plus favorable.

L'hon. M. MANION: Cela se rapproche beaucoup de ce qu'a fait le gouvernement agraire de l'Ontario.

M. BEAUBIEN: Tous les gouvernements antérieurs ont-ils fait de même, ou si le présent Gouvernement est le seul à agir ainsi: telle est ma question?

L'hon. M. STEVENS: Mais présentement, il arrive qu'il s'agit du Gouvernement actuel.

M. SPENCER: Mon honorable collègue me permettra-t-il de lui demander s'il peut dire à la Chambre si ce Gouvernement a accepté des billets en paiement des impôts?

L'hon. M. STEVENS: Je ne saisis pas bien la question de mon collègue.

M. SPENCER: Je désire savoir si le Gouvernement actuel accepte des billets en paiement des impôts?

L'hon. M. STEVENS: Cette question vient à point; je vais répondre à la question de mon collègue à gauche. Avant 1921, voici comment nous procédions: Un établissement, que l'on savait être dans l'embarras, devait $500,000 en impôt sur le revenu et en impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux. L'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton), alors ministre des Finances, ou son prédécesseur, a accepté un billet. Pourquoi? Pour cette raison-ci: il aurait pu acculer cette maison à une liquidation, fermer ses portes, vendre ce qu'elle possédait, et percevoir son dû, parce qu'il était un créancier privilégié. Il a déclaré: "Non, nous allons lui accorder le temps de payer." Cette façon d'agir diffère quelque peu des pratiques en usage. Un non moindre personnage que le

premier ministre actuel et des membres de ce Gouvernement-ci nous accusèrent d'avoir délibérément cherché à frauder le public. Le premier ministre ne l'affirma peut-être pas en ces termes mais il le donna à entendre au pays, et je crois que cela contribua pour beaucoup à la défaite du gouvernement d'alors. On nous reprochait de chercher à spolier le contribuable de ce qui lui revient en acceptant des billets au lieu du paiement en espèces. Qu'a fait le Gouvernement actuel? J'aimerais à savoir combien de temps il lui a fallu pour toucher le montant de ce billet qu'il fallait faire payer, disaient les libéraux, et pour obtenir le paiement qu'il fallait exiger, prétendaient-ils? J'ose dire qu'au bout de deux ans les impôts n'étaient pas encore payés, et j'ignore s'ils l'ont été depuis. Pourquoi à leur arrivée aux affaires, les libéraux n'ont-ils pas perçu l'argent sur-le-champ? Parce que c'était un billet payable à vue, non un billet à terme. Pourquoi n'ont-ils pas encaissé? Parce que le premier ministre a jugé, le ministre des Chemins de fer a jugé, le ministre intérimaire des Finances a jugé, le ministre de la Justice a jugé qu'il serait peu sage de mettre cette compagnie en liquidation pour percevoir cet impôt, et leur conduite a donc été une approbation de la politique de leurs prédécesseurs. Voilà une réponse à la question de mon honorable ami (M. Beaubien) touchant la politique et la façon d'agir du gouvernement précédent.

J'en viens maintenant au commerce et à l'industrie, et à la déclaration du ministre intérimaire des Finances que la balance favorable de notre commerce a été de 263 millions. D'abord, le ministre intérimaire des Finances, voudra-t-il me dire pourquoi il n'a pas inséré des détails sur le traité avec l'Australie dans son exposé budgétaire? Je vais risquer une conjecture sur la raison de cette discrétion, et elle intéressera, je crois, mes honorables amis à ma gauche. Si ce traité avait été déposé et avait accusé des relèvements de droits, que nous avons réclamés, que nous voulons voir se réaliser, car nous les approuvons,—les honorables députés à ma gauche auraient pu s'en offenser. Le Gouvernement a donc dit: "Non. Séparons ces questions. Dépistons les progressistes. Nous parlerons de la clause du dumping dans le budget et les progressistes ne s'alarmeront pas outre mesure. Et nous déposerons le traité avec l'Australie dans une autre circonstance. Les progressistes le combattront peut-être, mais les conservateurs nous appuieront, et nous échapperons ainsi au vote combiné de l'opposition." Mais le budget aurait dû contenir les articles du traité avec l'Australie, traité remontant à quelques mois.

Examinons maintenant la situation commerciale. Le ministre intérimaire des Finances prétend que nous avons une balance favorable de 263 millions. Le chiffre sonne bien, mais considérons-le attentivement une minute. A mon avis, nous devrions surveiller les affaires du Canada avec autant de soin qu'une maison de commerce scrute les siennes. Quels sont les faits? D'abord, je le demande, la balance du commerce nous est-elle vraiment favorable, et que signifie-t-elle pour le Canada? J'entends étudier la chose assez longuement pour que nous ayons une juste idée de ce prétendu excédent de nos exportations sur nos importations. Nous devons nous rappeler que le Canada est un grand pays emprunteur. Nous avons emprunté des Etats-Unis plus de deux milliards et demi; de la Grande-Bretagne, plus de deux milliards et demi. Les meilleures autorités estiment les emprunts dans chaque cas à plus de deux milliards et demi. En outre, nous avons emprunté aussi de la France et d'une couple d'autres pays, mais je laisse de côté les petits emprunts et je désire concentrer pour le moment l'attention sur les grands. Quelles conséquences un emprunt national a-t-il pour un pays? Comment se paye l'intérêt sur la somme empruntée? De deux manières: d'abord par les exportations; en second lieu, si les exportations n'atteignent pas la somme, il s'ajoute à la dette du pays. Voici quelques chiffres intéressants. L'état de nos comptes avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne est le suivant. Le ministre intérimaire des Finances a déclaré à la Chambre que la balance nous est favorable pour 263 millions, et tous les honorables députés autour de lui ont frappé d'aise leurs pupitres Mais quelle est la situation véritable? Voici des chiffres qui l'éclairent de façon saisissante: les intérêts versés aux Américains sur leurs placements au Canada qui s'élèvent à 2,500 millions, donnent, au taux de six pour cent, une somme de 150 millions par année. Un grand nombre de ces placements comportent un taux d'intérêt bien plus élevé. Il y a des valeurs industrielles qui rapportent du 10 ou du 12 p. 100; quelques-unes rapportent beaucoup plus que six, et très peu moins que six; quelques-unes rapportent cinq et demi. Je pense que nos emprunts du Dominion s'élèvent seulement à 700 millions, au taux d'environ 5 p. 100; mes calculs touchant les intérêts sont donc sûrement dans les bornes de la vérité.

Nous devons chaque année aux Etats-Unis 150 millions en intérêts et nous lui devions, l'année dernière, pour équilibrer la balance du commerce, 159 millions, c'est-à-dire 309 millions qui nous mettent dans un état d'infériorité vis-à-vis de nos voisins. Comment

nous sommes-nous acquittés? En donnant hypothèque aux Etats-Unis, en augmentant leur emprise sur le Canada. Qu'il s'agisse de maisons industrielles ou d'institutions financières, peu importe; le résultat est le même, c'est-à-dire que les Américains serrent la poigne sur notre pays. Cela peint assez bien notre réelle situation depuis dix ans et, plus justement, depuis douze à quatorze ans. Nos emprunts contractés aux Etats-Unis sont passés de 1,000 millions à 2,500 millions de dollars. Donc nous avons augmenté notre dette envers les Etats-Unis, l'année dernière, de 309 millions.

Notre situation vis-à-vis l'Angleterre est la suivante: Elle nous doit par la balance du commerce une somme de $242,900,000; mais nous lui devons en intérêts 150 millions, soit une différence restant en notre faveur de 92 millions. Soustrayons ces 92 millions des 309 millions dus par nous aux Etats-Unis et l'on voit que le Canada, comme pays commerçant, est en dessous de 216 millions dans ses affaires avec l'étranger pour l'année écoulée. Nos relations avec nos autres correspondants extérieurs s'équilibrent à peu près. Si c'est bien notre situation, n'est-il pas temps de se demander si le régime douanier du Canada est fait pour lui assurer la prospérité ou pour le caler davantage jusqu'au point où il se trouvera sérieusement menacé.

Je m'expliquerai encore d'une autre manière. La balance du commerce entre les Etats-Unis et nous, l'année dernière, a été une des plus favorables que nous avons eues depuis quinze ans et plus. Prenons la moyenne des seize dernières années et nous en aurons une idée plus juste. La différence moyenne de nos importations et de nos exportations avec les Etats-Unis depuis seize ans ressort à 223 millions par année. Ajoutez-y les 150 millions qui leur sont dus en intérêts et nous voilà débiteurs des Etats-Unis pour 375 millions annuellement, avec tendance à augmenter, puisque les charges de la dette publique montent toujours. Ne vous paraît-il pas que la situation devient sérieuse et qu'il faut s'en préoccuper.

Où allons-nous, où nous mène la politique douanière et fiscale actuelle? Où va nous conduire l'état de nos relations commerciales avec les pays étrangers? Pourrons-nous tenir bien longtemps encore, à cette allure? J'ai donné un exemple, il n'y a que quelques jours. Je vais le répéter. Supposons le cas d'un cultivateur ou d'un petit commerçant. Son exploitation réussit à le faire vivre, même largement. Un jour il décide d'agrandir ses opérations. Il emprunte à cet effet cinq cents dollars contre hypothèque sur sa terre. L'année suivante il lui faut une automobile et il augmente son hypothèque de mille à deux mille dollars. Je veux bien que ces obligations ne l'embarrassent pas beaucoup, car sa propriété a de la valeur; mais s'il augmente sa dette ainsi chaque année, un jour viendra où il sera obligé de liquider, car le créancier hypothécaire demandera un règlement.

On le voit, il faut se demander si le Canada peut continuer à augmenter sa dette extérieure sans compromettre sa vie économique. Voilà notre situation aujourd'hui. Encore une fois, où allons-nous? On plaide que l'Angleterre et la Grèce ont pendant cinquante ans importé plus qu'elles n'ont exporté, et ce fait est mis en contradiction avec la doctrine que j'énonce. Qu'on n'oublie pas que l'Angleterre bénéficiait avant la guerre de ce qu'on appelle un revenu non-apparent, sans compter un revenu de quelque 400 millions provenant des transports maritimes. Ses compagnies de navigation fréquentent les ports étrangers et s'emploient au transit des marchandises produites par différents pays. Les recettes provenant de ce service viennent en contrepoids de la valeur des importations. C'est comme une créance dont le trésor anglais encaisse le payement.

Le Canada doit à la métropole 150 millions de dollars en intérêts annuels. Comment s'en acquitte-t-il? Il lui envoie des céréales, des objets fabriqués et autres marchandises. Depuis un demi-siècle, depuis un siècle et peut-être davantage l'Angleterre encaisse des recettes sous forme d'importations provenant de toutes les parties du monde; elle peut donc résister aux conséquences d'un excès des importations sur les exportations. Mais ce n'est pas notre cas, car nous ne sommes pas, comme les Anglais, les banquiers du monde. Au contraire, c'est nous qui empruntons.

Ce que je dis de l'Angleterre est également vrai de la Grèce. La principale source de revenus du trésor grec c'est l'industrie touristique qui laisse dans le pays des sommes considérables. Le Canada possède lui aussi de semblables sources de revenus. Le tourisme nous fournit quelques recettes, et je suis heureux de constater qu'elles vont en augmentant. Le ministre de l'Intérieur doit soigner particulièrement cette partie de ses opérations: le trafic touristique, afin qu'il nous aide à payer nos dettes. Néanmoins, il sera insuffisant à faire face à une sortie de fonds de 309 millions par année. Il faut tenir compte de cela.

Il arrive toujours un temps où il faut payer sa dette, où l'hypothèque doit être purgée.

Je ne prétends pas que le Canada soit acculé à la banqueroute. Mais, parlant pour moi-même,—et mes honorables amis peuvent attribuer le sens qu'ils voudront à mes paroles,—

je dis que je me considèrerais presque un insensé si j'attendais que le pays soit acculé à la banqueroute avant de protester contre la politique de laisser-faire du Gouvernement. Nous serions traîtres au pays si, étant au fait du problème et nous rendant compte du danger, nous permettions que les choses aillent à la dérive jusqu'au jour de la faillite. Je ne crois pas que nous en soyons rendus à ce point; je prétends toutefois que l'accroissement de nos obligations à l'étranger est arrivée au point où tous les citoyens éclairés se rendent compte de la nécessité de faire face au problème. Peu importe le remède qu'il faudra appliquer, envisageons la situation et reconnaissons les difficultés.

J'ai maintenant quelques observations à faire à l'égard de certaines résolutions budgétaires. Je désire faire certains commentaires en ce qui regarde la clause anti-dumping; cependant, je vois que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb), se rendant compte que prudence est mère de sûreté, a décidé d'abandonner en toute hâte les positions où il s'était retranché lors du dépôt du budget relativement à la clause anti-dumping. Cela me remet en mémoire l'exposé budgétaire d'il y a trois ans. Si je me rappelle bien, il y eut trois budgets séparés et deux exposés budgétaires absolument distincts l'un de l'autre au cours de cette session-là. Et je me demande si nous allons voir se reproduire la même situation, cette année, avant que le présent budget soit mis aux voix.

Pour moi, le ministre ou l'auteur quel qu'il soit des articles en question, aurait dû savoir ce qu'il sait à cette heure avant de déposer les résolutions budgétaires et je crois qu'il était au fait de la situation. Cependant, le ministre a cru qu'il pouvait ainsi s'attirer les sympathies d'autres personnes que les honorables députés progressistes. Dès que mon honorable ami toutefois s'est vu en butte à la colère et à l'indignation des membres du parti agraire, il s'est rendu compte que le gain escompté ne compenserait peut-être pas les pertes. Pour moi, voilà le court et le long de toute l'histoire.

Et en ce qui regarde le droit d'exportation sur l'énergie électrique, je n'entreprendrai pas de discuter la question en détail pour l'instant, je me réserve pour le moment où la résolution sera mise en délibération devant la Chambre siégeant en comité général. Le projet en question toutefois consacre pour ainsi dire le principe de l'exportation de l'énergie électrique et voilà l'aspect du problème que je tiens à signaler à l'attention de la Chambre. L'inauguration d'un pareil programme et l'intention avouée du Gouvernement d'augmenter les revenus du fruit de l'exportation de l'énergie, consacre virtuellement ce principe ou cette politique sans compter que l'on créera des droits acquis qui donneront peut-être lieu à de graves embarras d'ici à quelques années.

De plus, nous exportons du bois à pâte depuis nombre d'années. Des hommes d'affaires américains font des instances auprès du congrès et du gouvernement des Etats-Unis pour le décider à intervenir et empêcher le gouvernement canadien de prendre les mesures que nous désirons de ce chef. Et pour quelle raison? Parce qu'ils ont établi, disent-ils, des fabriques qui dépendent du bois à pâte canadien pour leur approvisionnement; ils prétendent avoir des droits acquis qui devraient être respectés.

Loin de moi l'idée de débattre cette question; cependant, si la présente résolution est adoptée telle quelle, elle équivaudra à une déclaration publique que nous sommes décidés de nous livrer à l'exportation de l'énergie électrique; voilà un système qui fera naître des droits acquis d'une nature internationale.

Et ce n'est pas tout. Il y a un autre aspect du problème sur lequel je tiens à appeler l'attention du ministre du Commerce (M. Low), bien qu'il ne soit pas à son siège pour l'instant; de fait, toute la question relève de son département. L'énergie électrique n'est pas un produit. C'est tout simplement un outil. Au lieu d'exporter notre énergie aux Etats-Unis, nous ferions tout aussi bien d'extraire les machines de certaines de nos fabriques afin de les expédier chez nos voisins du sud. Voilà le point sur lequel j'insiste: l'énergie électrique n'est pas un produit, mais un outil avec lequel nous sommes en mesure d'accomplir de grande choses pour le développement des industries canadiennes. L'énergie n'est pas un produit en soi de sorte qu'il ne faudrait pas la considérer comme une marchandise susceptible d'être exportée. Nous devrions au contraire la garder avec soin comme un instrument excessivement utile aux Canadiens.

Loin de moi l'idée de prétendre que nous devrions abolir séance tenante la permission de vendre l'énergie électrique à l'étranger; si nous en avons trop pour nos besoins du moment, nous pourrions à mon sens prêter cette énergie, cet outil ou cet instrument,—donnons-lui le nom que l'on voudra,—à nos voisins du sud en vertu d'un permis pour une année; mais n'allons pas nous désister de tout contrôle et concéder des droits acquis sur cette ressource naturelle.

Advenant le cas où la présente résolution serait adoptée, elle fixera une limite définie au développement des industries canadiennes. J'insiste sur ce point et, monsieur l'Orateur, j'appelle votre attention ainsi que celle de tous vos collègues de la province de Québec sur le fait que cette loi fera plus de tort à cette province qu'à n'importe quelle autre partie du Canada. La province d'où je viens souffrira également des effets de cette mesure, et pour quelle raison? Pour la bonne raison que, dans la province de Québec et dans toutes les autres parties du pays, sauf dans l'Ontario, le développement de l'énergie électrique est aux mains de l'initiative particulière. Une fois donc que le principe aura été consacré et que des droits acquis se seront solidement retranchés chez nous, en compagnies particulières par amour du lucre exporteront l'énergie sur une si vaste échelle que d'autres au Canada désireux d'utiliser cette force motrice, constateront qu'il n'en reste plus pour distribution. Je le répète à mon honorable ami,—et il est du devoir de tous les membres de la Chambre de bien s'en rendre compte,—l'industrie au Canada se trouvera ainsi limitée dans son essor et les capitalistes américains lui mettront une corde au cou avec la faculté de l'étrangler quand bon leur semblera. C'est une expression peut-être hardie, mais elle convient parfois lorsque l'on constate qu'un gouvernement persiste à dissiper notre héritage.

L'hon. M. GRAHAM: Comment mon honorable ami peut-il soutenir qu'un droit d'exportation sur le bois à pâte diminuerait la quantité des produits expédiés à l'étranger et prétendre en même temps qu'un droit d'exportation sur l'énergie augmenterait le volume des exportations? Comment concilier ces deux arguments?

L'hon. M. STEVENS: J'ai essayé de m'expliquer clairement pour l'édification de mon honorable ami. Peut-être mon raisonnement n'a-t-il pas été assez lucide; c'est de ma faute. Si cette résolution est adoptée, elle signifie virtuellement que le Canada reconnaît publiquement qu'il vendra l'énergie comme produit. Mais je ferai observer à la Chambre que l'énergie ne devrait pas être regardée comme un produit à vendre; c'est un outil, une arme, un instrument, si vous voulez, entre les mains des manufacturiers pour les fins de la production. Ce n'est pas un produit en elle-même. Si nous établissons un système d'exportation sur une base de revenus, c'est-à-dire fondé sur le principe d'assurer des recettes au pays, nous créerons des droits acquis de l'autre côté de la frontière. C'est déjà fait; les Américains les font valoir bien

que nous n'ayons exporté de l'énergie que sous le régime de permis. Il y a une grande différence entre les deux: vente d'énergie comme produit et, comme je l'ai dit, simple prêt de cette énergie en vertu d'un permis annuel.

Mes autres critiques se rapportent à la politique projetée du ministère. Ce n'est pas dans un mauvais esprit que je dis au Gouvernement que sa politique doit être surveillée de près. Nous devrions étudier soigneusement notre système de permis et déterminer plus nettement qu'aujourd'hui si l'énergie que nous laissons aller chez nos voisins n'est pas une simple faveur pour le moment. En réalité, la Chambre devrait déclarer qu'elle ne se propose pas de continuer l'exportation de l'énergie électrique. Cependant, je ne demande pas que nous prenions cette décision à une minute d'avis.

M. BALDWIN: Loin de moi l'idée d'adresser aucun reproche. Je veux simplement me renseigner. Il y a eu beaucoup de discussion parmi les savants au sujet de l'exportation de l'énergie parce que nous ne pouvons résilier les contrats que nous avons avec les Etats-Unis. Si nous pouvons imposer un droit d'exportation de $1.95 par h.p. par année, est-ce que rien n'empêche le Parlement de porter ce droit à $20?

L'hon. M. STEVENS: Rien au monde. Je crois comprendre ce que mon collègue a à l'idée. Reconnaissant que certains marchés ont été signés et appréciant, comme nous le devons, la valeur morale de la bonne foi, exécutons nos engagements ou permettons qu'ils soient remplis, mais expliquons clairement au public que ce n'est pas une politique que nous adoptons. Que les Etats-Unis sachent bien qu'ils n'édifieront pas leurs industries sur notre puissance hydroélectrique. Voilà ce que je prétends.

On me demandera peut-être quelles suggestions j'ai à offrir parce que je comprends qu'après avoir critiqué le ministère pendant près d'une heure, et parfois assez sévèrement, je dois avoir des mesures pratiques à suggérer. C'est ce que je vais faire. Si cela dépendait de moi, voici ce que je suggérerais:

Premièrement: transporter certains de nos achats des Etats-Unis à d'autres sources et changer une balance défavorable du commerce de quelque 220 millions par année en une balance qui suffirait à payer à ce pays l'intérêt annuel de notre dette. Il y a deux moyens de convertir cette balance défavorable. L'une consiste à amener nos voisins à acheter plus de nous et l'autre à nous vendre moins. Comme je l'ai dit dans des occasions

antérieures, les Etats-Unis comprendront plus rapidement que toute autre forme de langage ce qui se traduit par un gain ou une perte d'argent, et si nous voulons qu'ils nous apprécient, le meilleur moyen est de restreindre nos relations commerciales avec eux.

Deuxièmement: encourager le placement des capitaux canadiens dans l'industrie en éliminant certains impôts onéreux et vexatoires, en réglementant le tarif de façon à faire profiter de nos immenses ressources de matières premières les manufacturiers canadiens; au moyen de taxes et d'embargos réprimer l'exportation désordonnée des matières premières et faire comprendre clairement que l'énergie canadienne doit rester dans la dépendance de notre industrie nationale.

3. Reconnaissant que la Grande-Bretagne est depuis des générations notre meilleure cliente, adopter vis-à-vis de la mère patrie et des autres dominions une attitude qui fera naître une coopération plus intime entre les membres de l'empire, puis éviter scrupuleusement toute mésintelligence, même apparente, en ce qui concerne les affaires étrangères.

En terminant j'affirme que ce budget est une illusion, un trompe-l'œil. Il n'expose pas au complet les obligations et les engagements du pays pas plus du reste qu'il n'expose un état fidèle de nos revenus; il ne fait pas voir non plus combien notre placement de deux milliards de dollars dans les chemins de fer est un fardeau onéreux. Le budget ne nous donne pas une idée exacte de tout cela et ne comporte pas non plus, ainsi que je crois l'avoir démontré suffisamment, un exposé fidèle de la situation dans le domaine de notre commerce intérieur. Bien au contraire il trompe le public en ce qui concerne la dette nationale; il abuse le contribuable au sujet de ses taxes et il cherche à masquer tout cela d'un certificat,—qui ne veut rien dire,—signé de deux experts comptables indépendants, d'une haute réputation. Pour toute réponse, le ministre nous dit: "Rappelez-vous notre grand héritage." J'ai son discours tout au long, mais il nous demande de nous rappeler notre grand héritage. Quelle est au juste l'attitude du ministère? Veut-il le libre-échange? Eh bien alors qu'il le dise ouvertement. A-t-il l'intention de protéger l'industrie canadienne? Alors qu'il quitte ses allures craintives, qu'il cesse de sonner le "glas de la protection". J'ai lieu de croire que le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) va me faire l'honneur de me suivre dans la discussion. S'il en est ainsi je serai sûrement tout oreilles pour entendre le "glas de la protection".

L'hon. M. STEWART: L'honorable député en entendra parler.

L'hon. M. STEVENS: Il dit que je l'entendrai.

L'hon. M. STEWART: Je prie l'honorable député de citer exactement mes paroles. J'ai dit qu'il en entendra parler.

L'hon. M. STEVENS: Il est probable que nous entendrons des explications ou une rétractation au sujet du glas de la protection.

L'hon. M. STEWART: Si mon honorable ami veut bien attendre que l'honorable membre ait l'occasion de parler; alors il saura ce que j'ai à dire.

L'hon. M. STEVENS: Je me réjouis de ce que le ministre se monte; c'est quand il est monté qu'il parle le mieux.

L'hon. M. STEWART: Je ne suis nullement monté.

L'hon. M. STEVENS: Je pose cette question: Le Gouvernement veut-il faire du Canada une dépendance économique des Etats-Unis? Si tel est son dessein, qu'il l'avoue ouvertement. Qu'il dise hautement que la force motrice canadienne, les ressources canadiennes, le bois à pâte canadien, le nickel canadien, l'asbeste canadien vont être produits pour alimenter les établissements industriels des Etats-Unis.

Si tel n'est pas son programme qu'il se rende bien compte alors que cette situation existe et qu'il s'efforce de mettre fin à cette tendance qui rend notre pays de plus en plus une simple dépendance économique des Etats-Unis. Si le ministère se rend compte du danger et s'il est désireux d'y parer qu'il reconnaisse le fait que dans nos relations avec les Etats-Unis il y a contre nous une balance de 309 millions de dollars et qu'il nous dise ce qu'il compte faire pour remédier à pareille situation. La situation actuelle de notre pays, tant sociale qu'économique commande notre attention immédiate. Le public est las à la fin des atermoiements; il veut voir le régime économique assis sur des bases solides. Tout le monde sait que le Canada est riche d'un grand héritage; le ministre aurait très bien pu se dispenser d'en parler dans son exposé budgétaire. Ce qu'il faut c'est l'administration éclairée et intelligente, par le Gouvernement, de cet héritage qui lui a été légué en fiducie. Le public canadien veut le développement des ressources du Canada; il ne veut pas se voir exploiter et spolier par les étrangers. Ce ministère porte devant le pays la lourde responsabilité d'une indifférence grossière envers ses propres engagements; de la dissipation éhontée de nos ressources; de la duplicité ministérielle et du mépris le plus absolu de la responsabilité d'Etat; et aussi

d'un programme qui fatalement va mettre le Canada entièrement à la merci des Etats-Unis.

M. SNOWBALL: Je regrette la déception évidente de l'honorable préopinant (M. Stevens) de ce qu'il ne soit pas suivi par un ministre de la couronne. Mais cette fois le Gouvernement a choisi un de ses adeptes plus humbles pour répondre à l'honorable représentant et je suis fier de venir à la suite de mon honorable ami qui faisait partie du ministère que dirigeait le chef de l'opposition (M. Meighen).

Je tiens toute de suite à féliciter le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) de l'agréable surprise qu'il a réservée à ses collègues libéraux en nous annonçant une excédent de $1,823,000 pour l'exercice qui va se clore le 31 mars 1925. Point n'est besoin pour le moment de tenir compte de la somme de $4,000,-162, qui peut prêter à la critique. Même sans cela, le résultat fait honneur au Gouvernement. Je félicite le ministre intérimaire des Finances d'avoir lancé cette bombe dans les rangs des conservateurs. C'était amusant, monsieur l'Orateur, de voir leurs mines déconfites après cette déclaration, car ils comptaient se réjouir d'un assez gros déficit.

A cause de la situation commerciale qui, au début de 1924, faisait prévoir une reprise des affaires aussi bien en Angleterre, pays de libre-échange qu'aux Etats-Unis, pays de protection, tous les commerçants furent certainement désappointés de voir que l'amélioration ne s'était pas réalisée et que dans les deux pays, aux politiques commerciales contraires, la même situation existait: les affaires languissantes et le chômage s'entensifiant. Notre ministre intérimaire des Finances et ses collègues du gouvernement libéral n'ont donc que plus de mérite, après avoir soulagé sensiblement les contribuables grâce aux réductions douanières de l'an dernier, de pouvoir accuser un surplus, ce que beaucoup de grosses maisons commerciales n'ont pas pu faire.

L'honorable député (M. Stevens) a laissé entendre qu'il n'y avait apparemment aucune réduction cette année, ou du moins aucune réduction dont les contribuables puissent profiter. Mais l'honorable député oublie les diminutions qui ont été apportées au tarif douanier, entre autres sur les faucheuses, les bineuses, différentes autres machines agricoles, les chariots de ferme et aussi sur les engrais. On a également diminué les droits sur les vaporisateurs, les couveuses, les éleveuses à poussins, les machines à traire, etc., et sur les forets, les scieries et les voitures et machines servant à l'exploitation forestière. La taxe sur les ventes a été réduite de 6 p. 100 à 2½ p. 100 pour les chaussures en caoutchouc; on propose de la supprimer pour les céréales et on l'a diminuée aussi de 6 à 2½ p. 100 pour les conserves de légumes et de fruits, les confitures et autres produits du même genre. Toutes ces réductions ont considérablement allégé le fardeau qui pèse sur les contribuables.

Maintenant, monsieur l'Orateur, pour en revenir aux paiements d'intérêts par la Roumanie et la Grèce, je considère que le ministre mérite les félicitations de la Chambre pour s'être évertué non seulement à protéger le capital engagé par nos amis les conservateurs, lorsqu'ils avaient le pouvoir, mais à assurer le paiement des intérêts échus. Y a-t-il un homme d'affaires qui puisse me dire où l'on devrait placer cet item de 4 millions ailleurs que là où il apparaît dans le bilan? Chaque année, l'intérêt versé sur le capital emprunté pour faire ce prêt a figuré au débit, dans le compte des intérêts à payer; or, lorsqu'un remboursement est fait en espèces ou en valeurs, il doit certainement être crédité au compte des intérêts. Il est vrai que le paiement n'a pas été fait en espèces, mais on doit le considérer comme un versement d'intérêts assuré inscrit au débit de la Roumanie et de la Grèce en même temps qu'au crédit du compte d'intérêts, et non pas au compte du capital. La garantie consiste en titres à coupons. J'ai confiance et nos honorables collègues de l'opposition ont eux-mêmes admis, qu'on va maintenant nous rembourser. Dans le commerce ordinaire c'est ainsi qu'on traiterait une créance suffisamment garantie, surtout si l'on payait régulièrement les intérêts, et on aurait raison d'agir de la sorte.

L'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) a cité le cas de la Home Bank, et presque implicitement voudrait créer l'impression que l'honorable ministre intérimaire des Finances est passible d'une condamnation à la prison. Mais les circonstances sont bien différentes, monsieur l'Orateur, et j'espère que le ministre intérimaire des Finances n'est pas inquiet. Les créances de la Home Bank dont l'intérêt figurait à l'actif pour accuser une balance favorable, étaient irrécouvrables, comme l'ont admis les autorités mêmes de la banque et comme le prouvaient les résultats: pas un sou d'intérêt ne fut versé pendant des années. Mais dans ce cas-ci, l'honorable député de York-Ouest dit: "Je suis porté à croire qu'ils vont finir par payer". Il devrait être bien heureux que le dangereux placement effectué par son gouvernement ait pris si bonne tournure, grâce à la vigilance du gouvernement libéral. C'était une admission bien catégorique de sa part, qui justifie autant qu'il le pouvait l'acte du ministre intérimaire.

Le fait est que depuis 1922, c'est-à-dire depuis l'entrée en fonctions du gouvernement actuel, les intérêts ont été payés régulièrement.

Maintenant, monsieur l'Orateur, parlons un peu de la situation des chemins de fer. Je commencerai d'abord par dire que je suis tout à fait d'accord avec l'honorable leader des progressistes (M. Forke) quand il demande d'évaluer les chemins de fer à leur valeur réelle. Mais là aussi, il y a des difficultés et même si l'on faisait cela, quel serait le résultat? Changerait-on la situation au point de vue national. Pouvons-nous répudier la différence existant aujourd'hui entre la valeur réelle des chemins de fer et la valeur inscrite aux livres, qui est à peu près de $1,200,000,000, soit plus d'un milliard pour 22,000 milles de chemin de fer? Les données connues indiquent que le Pacifique-Canadien est propriétaire de 13,550 milles de voies qu'il exploite et que son capital se chiffre à $650,500,000. Je cite ces chiffres simplement pour donner lieu à une comparaison et à un peu de réflexion. Imaginons que nous faisions une nouvelle évaluation du réseau national. Le Canada devrait encore supporter la dette, mais dans un cas elle est directe et, dans l'autre, indirecte, avec une augmentation de la valeur réelle à mesure que notre commerce s'augmente sous le régime libéral. Serait-il sage d'accomplir un changement quand notre responsabilité directe est des $2,417,000,000?

Analysons maintenant notre dette publique et voyons si nous en pouvons trouver la source. Le ministre intérimaire des Finances a déclaré que 582 millions dépendaient des chemins de fer, ce qui laisserait $1,835,000,000 comme dette ordinaire du Canada, comparativement à la dette de $474,941,487, qui existait en 1911, alors que les libérauv ont quitté le pouvoir ou bien, $544,391,369, dette de 1914, avant le commencement de la Grande guerre, ce qui indique une augmentation de $1,291,000,000, causée surtout par la guerre et que je n'examinerai pas pour la raison que ce sujet a été fréquemment discuté.

Voyons maintenant ces 582 millions attribuables aux chemins de fer. D'où vient cette dette et qui doit en porter la responsabilité? Nous allons débuter par ce montant cité dans le discours du ministre des Finances et classé comme "improductif" par l'honorable député de York-Ouest.

Le montant est de $272,624,931 pour 1919-1920; nous ajoutons $109,662,664 pour 1920-1921; $97,950,645 pour 1921-1922; soit $480,-238,230 en trois ans. Conséquemment, nous voyons que la somme de $480,238,230 s'est apoutée à ce compte sous le régime du gouvernement précédent. Sous le régime actuel les augmentations ont été de $77,863,938 en 1922-1923; $23,710,616 en 1923-1924; $269,602 pour frais de transport, soit $101,844,156 en deux ans, du régime actuel ce qui forme un total de $582,082,386.

Approfondissons un peu cette question. J'ai entendu des gens dire: "Qu'on sacrifie les chemins de fer pour un dollar; donnons le réseau au Pacifique-Canadien." Mais pourquoi? Si nous étudions les prévisions budgétaires, que voyons-nous? Que nos chemins de fer, tout compte tenu des pertes d'exploitation, des intérêts dûs au public et des locations de voies n'étaient en déficit que de $36,722,181 en 1922-1923; $20,356,198 en 1923-1924—ce qui est beaucoup mieux—et $21,343,940 en 1924-1925, ce qui n'est pas si mal quand on tient compte du marasme des affaires. En un mot, cela représente une forte amélioration comparativement à l'année 1921-1922, une amélioration de $56,204,000.

Ayant un réseau exploité dans les intérêts du Canada, touchant des endroits qu'aucune ligne ne voudrait toucher, chemin de fer de pénétration et de colonisation pour notre peuple, pourquoi irions-nous le donner à des particuliers qui, sont en somme égoistes comme tous les particuliers? On commence à se ressentir des économies effectuées pour les avances fournies en capitaux. Pour ma part, je compte que, dans dix ans, grâce à la direction habile, le réseau du National-Canadien constituera une source de revenus pour le pays. On y arrivera d'autant plus vite en diminuant les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises et en encourageant le commerce.

Permettez-moi de dire un mot du tarif. Tout d'abord, je dois déclarer que je suis libre-échangiste, mais j'admets en même temps que, dans la situation actuelle, nos vues libres-échangistes sont impraticables et que nous devons faire contre fortune bon cœur. Je comptais que le tarif serait abaissé sur certains articles consommés dans les foyers, ce qui aurait diminué le coût de la vie. Toutefois, les gens des Provinces maritimes apprécient la réduction de 27½ p. 100 à 15 p. 100 pour les moteurs à essence et aussi l'égalisation des tarifs sur la houille.

Qui paie les droits? Comme je l'ai dit dans un discours précédent, 85 p. 100 de notre peuple, sont cultivateurs ou salariés, j'entends des gens vivant d'un salaire quotidien. Dans ce cas, 136 millions sur 160 millions ont été payés par cette catégorie de gens, alors que les autres ne payaient que 24 millions ou, si l'on se base sur 2,000,000 de salariés et de

cultivateurs, une somme de $68 par personne, ce qui représente une jolie taxe. Mais, est-ce tout? Qui paye la protection sur les marchandises fabriquées au Canada et j'oserai dire que cela se chiffre à 320 millions, ce qui signifie $136 par tête pour les salariés ou $204 pour les deux catégories, ce qui représente une taxe indirecte très considérable. Le peuple protesterait si on lui demandait de payer ce montant en impôt direct et c'est ce qui ajoute au coût de la vie. C'est pourquoi nos industries canadiennes coûtent si cher. Si vous augmentiez la puissance d'achat du dollar vous donneriez au pays le bien-être et le bonheur, vous augmenteriez l'exportation et vous donneriez du travail à tous. Les usines s'établissent aux endroits où elles peuvent produire bon marché. Je vais dire un mot des faits mentionnés par mon honorable préopinant (M. Stevens) touchant notre bois à pâte expédié aux Etats-Unis pour être transformé en papier. L'autre jour, je lisais dans un journal local l'entrefilet suivant:

New-York, 26 mars.—Commentant aujourd'hui l'achat des propriétés Riordon et Gatineau par l'International Paper Company, le *Wall Street Journal* exprime l'opinion que l'industrie du papier à journal va se développer considérablement au Canada.

"Le journal dit que la statistique de la production du papier à journal pour le mois de février fournit à l'International une excellente raison de se développer en Canada à l'avenir. Durant ce mois, les papetiers canadiens ont fabriqué plus de papier à journal que leurs concurrents des Etats-Unis. La fabrication dans ce pays est restée à peu près la même. Pendant que le Canada portait sa production, de 256,000 tonnes en 1912 à 1,353,000 tonnes l'année dernière, nos fabriques produisaient 1,471,000 tonnes de papier à journal l'an dernier au lieu de 1,432,000 tonnes antérieurement."

Le journal croit que l'absence d'un droit sur le papier à journal importé aux Etats-Unis est le principal facteur de la prédominance rapidement croissante du Canada dans le commerce du papier à journal. "Un prix de revient moins élevé découlant d'avantages naturels y est pour quelque chose, mais l'absence d'un droit protecteur a nui aux fabriques des Etats-Unis et permis aux Canadiens d'exploiter avantageusement leurs ressources naturelles, déclare le journal. "L'International bénéficie déjà de cette situation aux Trois-Rivières, Québec, où elle fait depuis deux ans une fabrication lucrative. Une abondante force motrice, la proximité de la navigation et de la matière première assurent la production à bon marché.

L'on voit par cette citation que les fabriques recherchent la matière première et la production à bon marché.

Ce n'est pas tout. Un autre journal dit que la International Paper Company se propose d'agrandir sa fabrique dans le Nouveau-Brunswick et d'en construire une autre le long du fleuve Saint-Jean près de la ligne du National-Canadien pourvu que l'embranchement de Kingsclear soit terminé. Avec nos produits agricoles, nos forêts, nos pêcheries, notre amiante, et le reste nous pouvons concurrencer dans ces conditions.

[M. Snowball.]

Les Canadiens ont commis deux graves erreurs suivant moi, dont la première en 1878, en adoptant la politique nationale. Mon père l'emporta sur l'honorable M. Mitchell, alors ministre de la Marine et des Pêcheries dans le cabinet de sir John A. Macdonald, sur cette question, et je puis dire que M. Mitchell en prit son parti et devint libéral. Le Nouveau-Brunswick et les Provinces maritimes se tiraient assez bien d'affaire alors et ils ne voulaient pas de cette politique. Nous pouvions vendre et acheter facilement, l'Intercolonial (condition de la confédération) n'était qu'à ses débuts. La politique nationale fut établie et l'immigration vers les états de la Nouvelle-Angleterre commença pour durer 18 ans; les affaires fléchissent et en dépit de la promesse du "pain à pleine huche", notre part diminua. Le mécontentement se répandit, et nos hommes de marque discutaient couramment l'annexion comme seul moyen de salut. L'avis de gens plus sages prévalut cependant. L'honorable député de Dufferin (M. Woods) anciennement un conservateur actif, a parlé de circonstances semblables dans sa province, et vu que deux membres seulement de l'opposition étaient présents alors, je vais citer ses paroles:

Maintenant, je désire rappeler une assertion faite récemment à la Chambre par l'honorable député de Fort-William (M. Manion). Parlant de la situation des affaires et du travail au Canada, il a dit que le pays n'a jamais été en aussi mauvaise posture, depuis la période qui s'est écoulée entre 1873 et 1878. Que la Chambre me permette de dire quelques mots de la situation du Canada de 1878 à la fin du siècle dernier. Je parle d'expérience. A la fin de 1880 et probablement jusqu'à 1890, et quelques années plus tard, les conditions étaient bien pires qu'aujourd'hui et j'en sais quelque chose personnellement. De 1880 à 1890 et un peu plus tard je me suis occupé activement d'agriculture. J'appartenais à la classe ouvrière et je sais ce qui s'est passé en 1878 et dans la suite. Je m'intéressais même à la politique à cette époque bien que jeune homme et j'étais un ardent partisan, je le confesse, de la politique de sir John A. Macdonald prônée par mes amis les conservateurs. Dans les premières années qui ont suivi 1890, les cultivateurs pouvaient engager un ouvrier de ferme au prix de 15 et 16 dollars par mois. Ils recevaient alors 4 dollars les 100 livres pour un porc abattu et environ 3 dollars ou 3 dollars et demi pour les porcs sur pied. Le bœuf engraissé à l'étable durant six mois se vendait—prix énorme j'allais dire—de 4c. ou 4c. ½ la livre. Je le répète, je parle d'expérience. Ces choses se passaient dans l'Ontario...

Voilà, monsieur l'Orateur, un noble aveu. Je me réjouis de voir l'honorable député de Dufferin (M. Woods) reconnaître son erreur et s'acheminer vers le libéralisme par la voie progressiste. Je citerai un autre extrait de son discours plus tard, car je veux procéder par petites doses.

Mais l'honorable député de Dufferin n'a pas été le seul à reconnaître son erreur. L'honorable F. B. McCurdy, qui fut ministre des Travaux publics dans le cabinet dirigé par

le chef actuel de l'opposition, bien connu dans la Nouvelle-Ecosse, et jugé assez capable pour diriger un ministère important dans l'administration conservatrice, dit:

Que l'on me permette de parler de la soi-disant politique nationale, ou de protection, qui a certainement fait la prospérité et la richesse des manufacturiers d'Ontario, même s'ils doivent traverser une période difficile. Mais en quoi le régime protecteur des industries seulement nous aide-t-il? Il oblige les Canadiens de l'Est et de l'Ouest à acheter les marchandises fabriquées dans Ontario et Québec, mais il les laisse libres d'importer ou d'exporter par les ports américains s'ils y trouvent moyen d'accroître leur profit; tandis que nous des provinces du littoral, devons nous résigner le mieux possible au spectacle si confortant du transport de nos exportations ou importations par les voies étrangères.

Plus loin, il expose son attitude sur la politique nationale qu'en sa qualité de membre du gouvernement conservateur il était supposé appuyer. Il dit:

Les industriels du Canada jetaient des yeux d'envie sur les marchés des Provinces maritimes bien des années avant la Confédération, et lorsque cette dernière fut organisée, ils comptaient parmi ses avocats les plus dévoués. Avant la Confédération, tous les produits naturels étaient admis en franchise entre le Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Cinq ans au moins avant la Confédération, le gouvernement du Canada proposait le libre-échange des articles manufacturés entre les colonies, ce que refusa la Nouvelle-Ecosse.

Ainsi, monsieur l'Orateur, même un homme aussi influent du parti conservateur que l'honorable F. B. McCurdy a reconnu qu'il se trompait, et évidemment il se rapprochait du libéralisme et favorisait la politique que nous appuyons.

Le soulagement arriva avec le retour du parti libéral au pouvoir sous sir Wilfrid Laurier en 1896. Le peuple prit courage. On réduisit le tarif sur 147 articles et on en plaça 47 autres sur la liste des articles admis en franchise. On établit le tarif de préférence britannique qui fut élevé à 12½ p. 100 en 1897 et à 33⅓ p. 100 en 1900. Le commerce passa de 211 millions à 711 millions de dollars; le monde extérieur tourna les yeux sur le Canada et l'immigration commença; de 21,716 en 1897, elle atteignait 311,084 en 1911. Puis, se produisit la plus grande calamité qui ait jamais frappé le Canada—le peuple rejeta le traité de réciprocité avec les Etats-Unis à la suite d'un appel égoïste au patriotisme; et nos troubles commencèrent. Ceux qui n'en voulaient pas alors à cause de certaines considérations sentimentales l'auraient acceptée avec plaisir plus tard, mais il n'était plus temps. Le tarif Fordney fut adopté et un droit de 2c. placé sur le maquereau et le saumon et de 1c. sur tous les autres poissons gelés, sauf sur l'éperlan qui échappa par erreur. Ce tarif nous cause un tort considérable dans nos provinces, tout comme le tarif sur les pommes de terre. La pêche du maquereau et du saumon constitue une industrie importante chez nous, et un gros expéditeur me dit qu'il n'existe aucun doute quant à savoir qui paye l'impôt, car tout prix coté en wagon au Nouveau-Brunswick est invariablement le prix moins les droits et le transport.

Je désire maintenant citer, pour l'édification de l'opposition officielle, d'autres passages du discours de l'honorable représentant de Dufferin. La citation n'est pas très longue mais elle indique clairement ce qui se passa au sein de ce parti.

Nous étions en 1910. Les conservateurs disaient alors: "Nous devons abaisser le tarif". Ils allaient en appeler au peuple et voulaient s'emparer des votes populaires au moyen de cette question de tarif. Mais, qu'est-ce qui s'est produit? Les libéraux ont été plus rusés, ils sont allés aux Etats-Unis et ont volé le programme conservateur. Nous savons que de 1880 à 1890, la politique des conservateurs était d'obtenir des Etats-Unis, dès que ceux-ci le voudraient, qu'ils placent nos produits naturels sur la liste en franchise et le Canada en aurait fait autant, ce qui aurait créé la réciprocité pour les produits naturels. Mais les Etats-Unis ont refusé d'accéder à cette demande jusqu'en 1911, alors que les libéraux sont allés là et ont conclu un arrangement avec eux à ce sujet. Les conservateurs ont alors compris qu'ils s'étaient fourvoyés, que les libéraux leur avaient pris leurs munitions et qu'il leur fallait organiser un grand coup. Que pouvaient-ils faire? Ils désiraient arriver au pouvoir. A cette époque particulière j'étais au courant du mécanisme qui anime le parti historique qui siège à ma droite. Je n'ai pas le temps de donner des détails ce soir, car je dois prendre le train.

Je regrette beaucoup, monsieur l'Orateur, qu'il eût à prendre le train, car j'aurais voulu qu'il nous exposât tout ce qui s'était passé à ce caucus où on décida de lancer l'appel au patriotisme de 1911. Il poursuit:

Ils ont dit: "Nous avons un espoir d'arriver au pouvoir et c'est en faisant appel au loyalisme." Ils ont hissé bien haut le Union Jack. Je ne sais pas ce qui s'est passé dans d'autres régions, mais je sais que, dans la mienne, ç'a été leur seule cocarde, et ils ont réussi à l'emporter.

Nous pouvons juger d'après ces déclarations, monsieur l'Orateur, qui viennent d'un homme qui se trouvait alors intimement lié au parti, que les conservateurs n'étaient pas sincères dans leur attitude sur cette question de la réciprocité, mais qu'ils étaient prêts toujours à sacrifier les intérêts du Canada pour s'assurer le pouvoir et siéger du côté ministériel. Dans les Provinces maritimes nous sommes opposés à un tarif élevé. Nous demandons au Gouvernement de songer à de nouvelles réductions. Je comprends qu'il n'est pas possible de faire un changement radical, mais je demanderais au Gouvernement d'avertir les manufacturiers que nous ne pouvons indéfiniment les considérer comme des estropiés qui ont besoin de béquilles et qu'ils devraient

s'efforcer de faire quelques pas sans appui artificiel jusqu'à ce qu'enfin ils puissent abandonner définitivement leurs béquilles. Nous ne voulons pas faire preuve d'inhumanité et leur donner le coup de pied de l'âne, mais nous voulons les prévenir, leur dire d'améliorer leurs méthodes si nécessaire, de réduire la valeur de leurs propriétés, et de se préparer pour ce qui devra se produire sous peu.

Le commerce s'améliore dans ce pays, et aujourd'hui nous nous trouvons dans une situation plus saine et plus solide que celle qui prévaut dans la république du Sud. Tous les présidents de banque du pays ont frappé une note optimiste dans leur discours annuel, mais d'un autre côté ils ont conseillé la prudence et l'économie, et nous comprenons que l'avis est bon, et la mise en pratique de l'économie et par le peuple et par le Gouvernement hâtera l'établissement d'une base financière solide dans ce pays.

Je désire maintenant lire à la Chambre quelques coupures que j'ai prises récemment dans le *Daily Telegraph-Journal,* de Saint-Jean (N.-B.), journal qui a fait beaucoup pour intéresser le reste du Canada aux Provinces maritimes, une autre du *Citizen,* datée du 19 février, et une troisième d'un journal conservateur publié à Fredericton, le *Daily Gleaner,* du 27 mars. Voici ce que dit le *Daily Telegraph-Journal*:

Les filature fonctionnent de nouveau à plein rendement

Cornwall et York travaillent maintenant six jours par semaine

"On travaille de nouveau à plein rendement". Telle est la nouvelle réjouissante que les quelque 400 employés des filatures de Cornwall et d'York ont reçue de bonne heure cette semaine, après dix-huit mois de fonctionnement irrégulier. Ce changement est en vigueur dès maintenant, de sorte qu'au lieu de fermer hier comme de coutume pour le reste de la semaine, les filatures marcheront jusqu'à samedi midi, comme elles le font dans les conditions normales.

Le marché est meilleur

L'amélioration du marché du coton et l'obtention de nouveaux contrats par les filatures locales ont permis à ces dernières de recommencer à fonctionner à plein rendement. C'est ce que nous avons appris hier d'une autorité digne de confiance. On ne sait pas exactement combien de temps cela va durer, mais des efforts seront faits pour que ces filatures marchent à plein rendement d'ici à quelques mois.

Il y a plus d'un an et demi, l'encombrement du marché a frappé durement toutes les filatures du pays et plusieurs d'entre elles durent fermer leurs portes durant un certain temps. Les filatures locales n'ont marché qu'une partie du temps durant cette période de dépression. En ces derniers temps, les filatures de Cornwall et de York n'ont fonctionné que quatre jours par semaine.

La situation s'améliore

Les employés des filatures et leurs familles ont accueilli avec un sentiment de soulagement le retour du travail à plein rendement et l'augmentation de paie qui en résulte. Cette période a été très dure pour plusieurs d'entre eux, obligés de lutter de leur mieux en ne travaillant qu'une partie du temps aux filatures et ayant à faire face au coût élevé des choses nécessaires à la vie. Les propriétaires de maisons, les marchands, etc., du voisinage des filatures bénéficieront aussi du retour aux conditions normales. De fait, l'effet de l'augmentation du travail va se faire sentir plus ou moins dans toute la ville, faisait remarquer hier un citoyen, et cela aidera grandement à améliorer la situation autour de Saint-Jean.

Le *Citizen* dit:

Le commerce de quincaillerie sur un bon pied

Le président de la Sheet Metal Company prédit un brillant avenir à ce commerce

Toronto, 19 février.—Les affaires ont recommencé à bien marcher, ce qui va rendre possible les achats d'avance et rendre la stabilité au commerce. C'est ce que M. T. A. Enslow, président de la fabrique de tôle de Hamilton, a déclaré hier à la Retail Hardware Merchants' Association.

Il a déclaré que la Canada a devant lui un avenir qui s'annonce plus brillant, et que les détaillants peuvent s'attendre à voir se maintenir les prix actuels d'ici à plusieurs mois.

Parlant d'une façon générale, M. Enslow a dit que le Canada devrait aller lentement en fait d'immigration, car à mesure que les temps prospères vont revenir, non seulement nous verrons le retour des milliers de Canadiens qui ont traversé la frontière pour aller aux Etats-Unis, mais ces derniers vont ramener avec eux plusieurs Américains qui deviendront Canadiens.

Relativement aux emprunts, je lis ceci dans le *Gleaner*:

On paie bien les intérêts des emprunts dans les Province maritimes

Il y a beaucoup d'argent disponible et les taux de l'intérêt vont baisser

Saint-Jean (N.-B.), 27 mars.—George H. Smith, de Toronto, gérant général de la Canada Permanent Mortgage Corporation et de la Canada Permanent Trust Company, qui était ici aujourd'hui, a conseillé aux Boards of Trade locaux d'inviter les membres des Boards of Trade de Toronto, de Montréal et de l'Ouest à venir dans les Provinces maritimes pour y étudier la situation sur place.

M. Smith dit que, dans tout le Canada, on voit l'aurore de jours meilleurs et qu'il y a plus de sentiment d'espoir chez les hommes d'affaires. Il prédit que l'industrie va pouvoir se procurer de l'argent à meilleur marché et qu'il y en aura en abondance. Tout ce qu'il faut maintenant pour avoir la prospérité réelle, c'est la population; un demi-million de plus de population va faire bourdonner les roues de nos manufactures.

M. Smith dit que sa compagnie a placé plus de 3 millions en emprunts sur hypothèque dans les Provinces maritimes, et qu'elle est extrêmement satisfaite de la façon dont se font les paiements, tant en capital qu'en intérêts. Les paiements ne sont meilleurs dans nulle autre partie du Dominion.

Dans les provinces de l'Ouest, la situation tend à s'améliorer.

M. Smith s'embarquera demain sur le *Montcalm* pour aller passer un couple de mois en Angleterre où il fera des arrangements en vue d'obtenir du capital anglais au Canada.

Il se dit en mesure d'assurer les industries des Provinces maritimes, qu'il y a beaucoup d'argent disponible pour prêts sur hypothèque et que les taux d'intérêt devront baisser.

Cessons nos lamentations pessimistes, relevons les épaules et marchons avec espoir vers l'avenir. Dans ce Parlement, nous pouvons nuire au Canada par nos paroles imprudentes ou nous pouvons lui aplanir le chemin vers

la prospérité. Laquelle de ces attitudes allons-nous prendre?

J'avais l'intention de parler de la clause anti-dumping, mais je constate que le ministre intérimaire des Finances a apporté une modification à cette clause dont je doutais un peu qu'elle fût réellement dans l'intérêt du Canada. Je veux cependant parler du fait que l'on a économisé en Canada avec les droits que nous avons eus. J'en ai parlé tout à l'heure en répondant à certains honorables députés de l'Ouest. J'ai montré les changements opérés et j'ai fait remarquer qu'il y avait réellement économie pour le Canada tant en droits de douane qu'en taxes de vente. Il peut y avoir quelque diminution des affaires, mais cela ne représente pas un montant très considérable. On peut consulter les chiffres et ces derniers montrent qu'en dépit de cette diminution, la réduction des taxes a résulté en une économie très considérable pour le peuple. Cette économie peut ne pas avoir été aussi importante qu'on l'avait prévue dans le temps, car nous avons eu cette année une diminution de commerce à laquelle nous ne nous attendions pas lorsqu'on a soumis au Parlement une estimation des recettes. L'économie est tout de même considérable et, sans aucun doute, le peuple a bénéficié de la politique suivie par le Gouvernement.

Je suis persuadé, vu ce qu'a accompli le Gouvernement, que le peuple lui gardera sa confiance, comme il la lui accorda en 1921; et, quelle que soit l'époque choisie par le Gouvernement pour tenir une élection, on verra, par le grand nombre de suffrages que le parti libéral recueillera dans tout le Canada, que le peuple a confiance en lui.

En terminant, je passe à l'examen d'une question que débattirent plus que tout autre, au cours de la récente campagne électorale, mes adversaires, qui pensaient pouvoir la monopoliser, comme cela se produisit dans le cas des affectations de patriotisme de 1911. Je veux parler de ce que, à tort, l'on nomme les "droits des Provinces maritimes". Je n'approuve pas ce nom appliqué aux problèmes qui se posent chez nous. Nous n'avons pas de tels droits. Nous faisons partie du Dominion, et nous avons des obstacles à surmonter. Mais chaque province a ses ennuis, et les nôtres, comme les autres, sont d'une nature telle que tout le monde peut nous aider à les surmonter. Nous attendions de grandes choses du chemin de fer Intercolonial. On devait franchir de la sorte l'espace qui sépare le Haut-Canada du Bas-Canada et l'on espérait qu'une quantité considérable de nos marchandises—notre poisson, notre bois, nos produits agricoles,—iraient vers l'Ouest et que les produits manufacturiers de l'Ouest arriveraient chez nous. L'espoir s'est réalisé, à un égard. Les produits manufacturés sont venus vers l'Est, mais, comme par le passé, nous avons dû expédier nos marchandises en Europe et aux Etats-Unis. Mais l'honorable représentant de King (M. Hughes) a traité à fond cette question et je n'ai pas besoin d'y revenir.

On a relevé le prix du transport par chemin de fer et par messageries. A titre d'exemple de traitement injuste, je veux consigner au hansard le tableau des prix de transport du bois, de Chatham à Toronto, du premier janvier 1916 à ce jour, où il est démontré que ce prix passa de 21c. à 31c. ½, soit une hausse de 60 p. 100; et le tableau du prix de transport de la Colombie-Anglaise à Toronto, qui était de 67c. par cent livres le 5 août 1915 et qui est maintenant de 88c. ½, soit une augmentation de 32 p. 100.

Prix du transport du bois, au chargement de wagon, de Chatham (N.-B.) à Toronto (Ont.), aux dates énumérées:

Du 1er janvier 1913 au 31 décembre 1916	21
Du 1er janvier 1917 au 14 mars 1918	21
Du 15 mars 1918 au 11 août 1918	24
Du 12 août 1918 au 12 septembre 1920	27
Du 13 septembre 1920 au 31 décembre 1920	38
Du 1er janvier 1921 au 30 novembre 1921	36½
Du 1er décembre 1921 au 31 juillet 1922	34
Du 1er août 1922 à aujourd'hui	31½

Prix du transport du bois, au chargement de wagon, de la côte de la Colombie-Anglaise à Toronto, Ont., aux dates énumérées.

Du 5 août 1915 au 15 septembre 1920	67
Du 16 septembre 1920 au 19 septembre 1920	$1 05½
Du 20 septembre 1920 au 31 décembre 1920	1 05
Du 1er janvier 1921 au 20 avril 1921	1 03½
Du 21 avril 1921 au 26 décembre 1921	90
Du 27 décembre 1921 à aujourd'hui	88½

Les prix sont indiqués en c. et pour 100 livres.

J'établis la comparaison également entre les prix de transport d'un autre produit de notre province, le poisson frais, qu'il faut expédier par messageries. Voici le tableau:

Prix du transport du poisson par messageries

Prix de transport du poisson frais par messageries, en quantité quelconque, de Chatham (N.-B.) à Winnipeg (Man.), 1,773 milles.	
Du 29 janvier 1914 au 31 août 1919	$4.50 par 100 liv.
Du 1er septembre 1919 au 8 février 1921	7.70 par 100 liv.
Du 9 février 1921 à aujourd'hui	6.15 par 100 liv.
Prix du transport des conserves de poisson par messageries, en quantité quelconque, de Chatham (N.-B.) à Winnipeg (Man.).	
Du 26 janvier 1914 au 31 août 1919	$ 6.25 par 100 liv.
Du 1er septembre 1919 au 8 février 1921	8.20 par 100 liv.
Du 9 février 1921 à aujourd'hui	11.05 par 100 liv.
Prix du transport par messageries du poisson frais, par chargement de wagon, de Vancouver à Winnipeg, 1,465 milles.	
Du 1er septembre 1914 au 31 août 1919.	$2.50 par 100 liv.
Du 1er septembre 1919 au 10 mars 1921	2.85 par 100 liv.
Du 11 mars 1921 à aujourd'hui	3.59 par 100 liv.
Prix de transport du poisson frais, par quantités moindres que le chargement de wagon, de Vancouver à Winnipeg, 1,465 livres.	
Du 1er septembre 1914 au 14 février 1922	$3.60 par 100 liv.

Du 15 février 1922 à aujourd'hui.. .. .. 4.30 par 100 liv.
Ces prix sont établis d'après le poids indiqué par la classification, c'est-à-dire le poids net plus 25 p. 100, de sorte que les prix sont réellement de 25 p. 100 plus élevés que ceux qui sont énumérés dans le tableau.

On fait certainement subir un traitement injuste à nos grandes industries. N'admettez-vous pas, monsieur l'Orateur, que nous avons raison de nous plaindre et que les autres provinces devraient exiger qu'on mette fin à cette injustice? Si nous voulons que notre pays progresse, il faut que le prix du transport des marchandises et des voyageurs diminue. Dans les conditions actuelles, nous ne pouvons faire prospérer ni le commerce ni l'industrie, à moins que le prix de transport ne soit considérablement diminué. J'espère que l'on déposera pendant la session un projet de loi tendant à établir des prix de transport équitables, si nécessaires au progrès du commerce, non seulement des Provinces maritimes, mais aussi des provinces de l'Ouest. Nous attendons ce projet de loi et j'espère qu'on le déposera à la présente session. Nous avons des ports d'hiver, à Saint-Jean et Halifax. Il nous fait plaisir de constater que la décision prise par le Gouvernement de ne faire bénéficier du tarif de préférence britannique que les marchandises importées par les ports canadiens, a eu pour résultat que seule une fraction de 1 p. 100 des importations entrèrent par d'autres ports. Mais il nous semble que chaque employé du National-Canadien devrait se faire le propagandiste du Canada et des ports canadiens et faire en sorte qu'on se serve de ces ports des Provinces maritimes en hiver.

Dépensez de l'argent pour améliorer nos ports, pour en rendre l'accès moins dangereux, pour la construction de brise-lames, pour tout ce qui est susceptible d'encourager le commerce. N'allez pas faire d'économie là-dessus; ce serait une économie mal entendue et de nature à retarder l'expansion du pays. Pour ce qui est de l'immigration, nous avons été négligés, du fait que les compagnies de chemins de fer préfèrent les longs parcours. Je prierais le Gouvernement d'être bien prudent dans le choix des immigrants. N'allez pas amener des artisans dans les centres industriels tant que ceux qui s'y trouvent n'auront pas été absorbés au cours du regain d'activité qui ne manquera pas de se produire cette année. Au Nouveau-Brunswick, nous pouvons employer les cultivateurs de la bonne sorte. Au cours de la période écoulée entre 1878 et 1896, beaucoup de fermes ont été abandonnées. Ces colons pourront s'en procurer à proximité des cités, des villes et des villages. Nous prierions le Gouvernement, lors de l'étude de son programme d'immigration, de ne pas se contenter de traverser les Provinces maritimes, mais d'amener des immigrants au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse. Nous avons trop de produits agricoles à importer dans notre province. Nous avons d'excellentes terres et l'avenir est plein de promesses; nous invitons le Gouvernement à élaborer son programme d'immigration de façon à établir, dans les Provinces maritimes, le nombre de colons qu'il faut pour le développement de l'Est du Canada. Nous en avons autant besoin que dans l'Ouest. Puisque nous voulons accroître la population du Canada avec une meilleure qualité de sujets de notre propre nationalité, des gens des Iles Britanniques, nous ne pouvons faire rien de mieux pour le pays. Amenez de cinq cents à mille personnes dans ces provinces et vous ne prendrez pas de temps à constater l'effet produit sur le trafic, et l'avenir apparaîtra plus encourageant. Nous avons le sens de notre responsabilité là-bas et nous pouvons montrer aux nouveaux venus que notre région ne le cède en rien à l'Ontario, à Québec ou aux grandes provinces de l'Ouest. Ces gens se rendront vite compte que les Provinces maritimes peuvent leur donner des foyers et ainsi encourageront-ils les autres à venir. Le malheur c'est qu'on n'est jamais venu de notre côté. Le grand Ouest a attiré comme un mirage et nombreux sont ceux qui ont pris cette destination. Je prierai le Gouvernement de se souvenir de cela et de donner des instructions au service de l'immigration de s'intéresser à cette question. On devrait s'efforcer d'amener en ce pays les colons dont nous avons besoin pour occuper nos fermes et notre région pour que les Pravinces maritimes deviennent ce qu'elles devraient ?tre. Du nord de l'Ecosse on a fait venir des hommes adonnés à la pêche pour les établir dans l'Ouest où ils ne verront ni un flétan, ni un soumon.

Mon honorable collègues de Brandon a parlà des pêcheries des Grands lacs, à proximité du Manitoba. Si on avait établi dans les Provinces maritimes les gens qui se trouvent sur ces confins ils auraient retrouvé les mêmes conditions d'existence qu'ils ont abandonnées, un emploi auquel ils étaient habitués et ils respireraient le grand air de la mer, dont ils sont privés dans l'Ouest.

Enfin nous avons aussi notre problème de chemins de fer; je voudrais le signaler au Gouvernement. Au cours des années 1904, 1906, 1917, 1920 et 1922 des tronçons desservant le Nouveau-Brunswick sont devenus des lignes rémunératrices du réseau national. Je dis partie intégrante, rémunératrice, car je tiens de bonne source que certains de ces embranchements rapportent plus que beau-

coup d'autres tronçons du grand réseau national.

J'aimerais à fixer l'attention du ministre des Chemins de fer sur ce sujet. Je voudrais qu'il tînt compte que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a consenti des obligations aux promoteurs de ces entreprises. Les autres provinces se sont portées garantes des obligations qui sont maintenant entre les mains du Gouvernement du Dominion et le Nouveau-Brunswick paie sa part. De cette façon les contributions du Nouveau-Brunswick se sont élevées à $1,834,000 tel qu'on le verra ci-dessous:

Canada Eastern Railway Fredericton à Loggieville	$404,000
Petitcodiac-Elgin-Havelock Railway	106,000
St. Martin and Upham Railway	131,000
Albert County Railway	496,000
N.B. and P.E.I. Railway	105,000
Caraquet and Gulf Shore Railway	222,000
Moncton and Bustouche Railway	95,000
International Railway	275,000
	$1,834,000

Ces tronçons rapportent maintenant des profits au réseau du National-Canadien. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait être remboursé; on devrait le libérer de ces obligations et le mettre sur le même pied que les autres provinces en ce qui regarde le rachat des chemins de fer. A mes yeux, c'est là une proposition équitable et qui devrait être favorablement accueillie de tout député en cette Chambre, qu'il soit libéral, conservateur ou progressiste. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on nous traite équitablement, de la même manière qu'on a agi envers l'Ontario, la Saskatchewan et l'Alberta, qu'on libère le gouvernement du Nouveau-Brunswick des avances consenties aux chemins de fer et qu'on les ajoute à la dette du grand réseau national. Nous avons assumé notre part de ces autres obligations garanties. Nous sommes une partie du Canada. Partant de là, nous avons tout à fait le droit, je pense, de demander au Gouvernement canadien de traiter les Provinces maritimes exactement comme il a traité les autres provinces, et nous sommes convaincus qu'il devrait prendre à son compte cette obligation du Nouveau-Brunswick comme il l'a fait pour d'autres provinces.

Nous avons ensuite le chemin de fer de la Vallée, exploité comme tronçon des chemins de fer nationaux, et à bail. Il a coûté à la province $7,111,977 pour une longueur d'environ 180 milles, soit quelque $40,000 par mille. Cette ligne a été construite sur le même modèle que le tronscontinental national. Les chemins de fer Nationaux la louent actuellement, et je soutiens qu'ils devraient l'acquérir et assumer les obligations financières du Nouveau-Brunswick. Cette demande ne présente rien de déraisonnable. Je sais qu'il s'agit d'une affaire importante. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick n'est pas responsable de la situation actuelle, mais cette voie ferrée retarde le progrès et entrave la liberté d'action des habitants des Provinces maritimes, parce qu'ils n'ont pas assez de ressources, dans la province ou sous la main, pour toucher les revenus nécessaires au paiement de ces intérêts. Le Gouvernement ayant acquis les autres embranchements est en état d'acquérir cette ligne, même si nos placements en chemins de fer atteignent le chiffre élevé de 1,800 millions, selon un député. La province aurait ensuite des fonds à placer lui permettant d'exécuter d'autres travaux chez nous. Nous avons étudié la question des ressources hydrauliques au Nouveau-Brunswick, et si l'on nous débarrassait de ces chemins de fer et du fardeau des intérêts y attenant, nous pourrions exploiter nos ressources hydrauliques.

Je signale la chose à l'attention du Gouvernement, et j'espère qu'il l'étudiera. Les honorables députés des Provinces maritimes et des autres provinces reconnaîtront, je pense, qu'en toute équité, le Gouvernement devrait aider ainsi le Nouveau-Brunswick, et ne ferait que se conformer à l'entente conclue lors de l'entrée de la province dans la Confédération. C'est le temps pour le Gouvernement de tendre le rameau d'olivier et de dire: "Nous sommes disposés à assumer vos obligations relativement aux chemins de fer, comme nous l'avons fait pour les autres provinces, et nous savons que la province va désormais prospérer".

Le Sénat a rejeté l'an dernier le bill touchant l'embranchement de Kingsclear. Nous espérons que la Chambre l'adoptera de nouveau et qu'il obtiendra l'approbation du Sénat. Nous avons besoin de cet embranchement. Il raccourcira d'environ 350 milles le trajet du nord du Nouveau-Brunswick à la région de Boston. Ce sera la voie de raccordement qui rendra rénumérateur le chemin de fer de la Vallée, et sa construction encouragera les industriels à s'établir le long du chemin de fer National.

Une autre voie ferrée dont le Gouvernement envisagera sérieusement la construction, nous l'espérons,—et on a exposé le projet à sir Henry Thornton qui le voit d'un bon œil—c'est le prolongement de la ligne connue sous le nom de chemin de fer de Caraquet et du littoral du golfe, de Tracadie vers Newcastle, une distance de quelque soixante milles dans un pays prospère et au milieu de terres fertiles. Il ne donnerait pas seulement l'essor

aux industries des pêcheries et du bois à bâtiment, il ferait aussi construire des fabriques de pâte de bois et des papeteries, et aiderait l'une des usines Fraser actuellement établie sur les bords de la rivière Miramichi et privée de communications par voie ferrée.

Le manque de chemins de fer sur cette côte nous place dans une position désavantageuse. La construction de cette ligne tendrait à faire progresser la région et l'agriculture prendrait un plus grand essor. Cette partie du pays a une population plus dense qu'aucune autre partie du Canada, je crois. Plusieurs Acadiens y habitent et font merveille en agriculture. Ils assurent l'expansion de la contrée, et si on les encourage, plusieurs autres viendront, s'établiront sur des terres et feront du Nouveau-Brunswick, une province désirable au point de vue agricole.

Une belle occasion s'offre d'accroître l'industrie du bois à pâte dans cette localité, vu que l'on importera de l'énergie hydro-électrique en grande quantité des Grandes Chutes et que des travaux considérables d'exploitation seront possibles. Nous aurions dans cette région une autre fabrique de pâte de bois et des papeteries aussi bien que des scieries qui contribueraient fort à rendre lucrative cette voie ferrée. Sur le parcours, il y a une fabrique de pâte de bois construite par la compagnie Fraser, l'une des compagnies les plus actives et les plus amies du progrès que nous ayons au Nouveau-Brunswick et qui a beaucoup fait pour l'expansion de l'industrie dans notre province. Cette fabrique est située sur le bord de la rivière Miramichi, vis-à-vis Chatham, loin des communications par voie ferrée.

Leur industrie pourrait prendre un plus grand essor s'ils avaient à leur porte une voie ferrée pour recevoir leur charbon et pour expédier leurs produits. Je sollicite l'attention du Gouvernement sur ce projet, car il le mérite. J'espère que le Gouvernement pourra faire entrer dans son programme de construction un crédit suffisant pour commencer l'exécution d'un prolongement de la ligne de Tracadie à Newcastle qui servira de tributaire au réseau national.

Le Nouveau-Brunswick a ses griefs et ses charges, comme on peut voir. Nous sommes des Canadiens et nous voulons le rester, mais qu'on n'oublie pas que nous formons un élément important du Dominion. Nous gardons l'entrée de l'Est. En pénétrant dans ce palais nous pouvons lire, gravés dans la pierre, ces mots:

> The Wholesome sea is at her gates
> Her gates both east and west.
>
> [M. Snowball.]

Eh bien, nous sommes cette barrière de l'Est. Le Canada a besoin de ses deux barrières. Il développera et grandira en expédiant les produits de son sol à toutes les terres de l'univers.

Unissons-nous pour vaincre les obstacles; travaillons la main dans la main, gens de l'Est, gens de l'Ouest pour faire du Canada la grande nation qui était dans les vues de la Providence quand elle nous a placés ici au milieu de tant de merveilleuses ressources.

M. BANCROFT: Monsieur l'Orateur, l'exposé budgétaire a été fait, cette année, plus tôt que d'habitude. Cela explique peut être pourquoi certains projets n'ont pas encore été déposés devant la Chambre.

La nécessité d'évaluer de nouveau les terrains concédés en exécution de la loi sur le placement agricole des anciens combattants a été démontrée au Gouvernement par le comité parlementaire chargé d'examiner cette question l'année dernière. La commission du placement agricole a commencé ses opérations dans la province de Manitoba. Cela expliquerait que les erreurs commises dans le placement des soldats démobilisés aient été plus prononcées dans cette province. Je désire démontrer les responsabilités du Gouvernement à ce sujet.

Quand un ancien combattant sollicitait une terre à la commission de placement, celle-ci lui communiquait une liste des terres à vendre avec le prix qu'on en demandait. Les terres inscrites sur cette liste avaient été examinées par de soi-disant experts au service de la commission et qui en avaient estimé la valeur courante. Quand le prix demandé par le propriétaire d'une ferme était, au jugement de l'estimateur, au-dessus de sa valeur véritable, cette ferme ne pouvait être inscrite sur les listes de la commission. Mais toute terre portée sur la liste était censée y figurer à un prix raisonnable pour sa valeur. C'est ainsi que plusieurs vétérans se trouvèrent installés sur des terrains impropres à toute exploitation agricole. Après deux ans, la commission de placement se rendit compte de la situation véritable et procéda à un grand nettoyage. Si l'appréciation des terres à vendre n'avait pas été mal faite au début, on n'aurait pas eu besoin de faire un remaniement. En l'exécutant, la commission a donné la preuve des erreurs commises en certaines parties du Manitoba.

Certes, il convient de féliciter la commission d'être intervenue; mais elle n'a pas poussé assez loin son intervention. Que fera-t-on en faveur des vétérans victimes des erreurs commises par l'administration? On a bien, en 1922, modifié la loi pour leur accorder des prolongations de délai, mais on a

diminué en rien leur dette pour laquelle ils n'ont aucune responsabilité. La commission a rendu impossible le retour des mêmes fautes, mais elle n'a pas fait les restitutions qu'on était en droit d'espérer. A ces faits sont venus s'ajouter les conséquences si graves de la déflation sur l'agriculture. Une nouvelle estimation des terrains, surtout dans les parties qui ont particulièrement souffert, au début, de l'application de la loi, est devenue indispensable. Sans cela, le nombre des fermes abandonnées et ne payant plus de cotisations va aller en augmentant ainsi que la désertion des campagnes, qui viendra aggraver le chômage dans les centres urbains. Ces faits, étant connus du Gouvernement celui-ci sera en mesure de porter remède à la situation.

Une situation analogue a été créée sur d'autres points du territoire. Dans le comté de Selkirk, que je représente, un certain nombre de Scandinaves et Ruthènes ont été installés sur des terrains impropres à la culture. Ce sont des côteaux rocheux couverts de broussailles et d'une mince couche d'humus sur un fonds de gravier. Ces colons ont pu vivoter un certain temps en faisant du bois de chauffage; mais le bois commence à devenir rare et la mauvaise récolte de 1924 qui leur refusa même leur provision ordinaire de pommes de terre a été cause d'une grande misère dans ces établissements. L'état de plusieurs colons est grave, et c'est pourquoi je demanderais au Gouvernement de leur permettre de choisir d'autres terrains gratuits, si ceux qu'ils occupent sont impropres à la culture.

M. GARLAND (Bow-River): N'est-il pas vrai que ces gens ont maintenant le droit de se faire relever des obligations qu'ils ont assumées à leur titre de soldats-colons pour se faire concéder de nouveaux homestead?

M. BANCROFT: Certainement, mais mon honorable ami n'a pas saisi le sens de mes observations Je ne me suis peut-être pas exprimé avec assez de clarté dans la dernière partie de mes remarques; cependant, j'ai fait allusion aux colons et non pas aux soldats établis.

Pour en revenir aux arguments avancés au cours du débat, les protectionnistes ont manifesté beaucoup d'intérêt à l'ouvrier dernièrement et il est évident qu'ils se préparent à soulever de nouveau le cri électoral du travail en abondance pour le travailleur. Je doute fort que les classes ouvrières se laissent induire en erreur par ces appels. Il est impossible de rendre l'ouvrier prospère en le taxant. Tout régime fiscal qui fait peser les plus lourds impôts sur les épaules du père de famille plutôt que sur le célibataire ne dira jamais rien qui vaille au cœur ni à l'esprit de l'ouvrier canadien. La protection tend à faire augmenter le coût de l'existence et diminue en conséquence la puissance d'achat du consommateur; elle fait décroître la demande de l'ouvrier pour ses propres produits tandis qu'elle le met à un sensible désavantage dès qu'il entre en concurrence avec les travailleurs des autres pays. On peut poser raisonnablement la question suivante à tous ceux qui soutiennent que la protection protège l'ouvrier: Pour quelle raison n'excluez-vous pas tous ceux qui lui font concurrence sur le marché de la main-d'œuvre? Or, tous ces adeptes du régime protecteur sont naturellement tous en faveur d'un programme d'immigration à outrance. C'est par leurs actes qu'il faut juger de la valeur des beaux sentiments qu'ils professent à l'égard de notre classe ouvrière. Les tenants de la doctrine protectionniste au Canada ne perdent jamais l'occasion d'employer la main-d'œuvre étrangère chaque fois qu'ils y trouvent leur profit.

Le régime protecteur a-t-il bien protégé la main-d'œuvre canadienne en ce qui regarde les fabriques de conserve de la côte du Pacifique? Si j'ai bonne mémoire, il a fallu avoir recours aux règlements les plus sévères pour forcer les fabricants de conserves de la Colombie-Anglaise à fournir du travail à un faible pourcentage d'ouvriers canadiens. Les plus importantes lignes transatlantiques canadiennes font enregistrer leurs navires en Angleterre au lieu de le faire au Canada. A la faveur de ce régime, elles sont en mesure d'employer des marins anglais qui font concurrence à nos gens. Les compagnies maritimes canadiennes dont les navires font le service entre Vancouver et les ports de l'Orient placent des équipages de coolies chinois à bord de leurs navires. La British Empire Steel Corporation, dont les navires font le service entre Montréal, Sydney, Halifax et Saint-Jean et qui jouit de la plus grande somme de protection possible sous le régime de nos lois de cabotage, a importé 105 coolies chinois afin de remplacer autant de marins canadiens à bord de ses navires. Pour moi, monsieur l'Orateur, il n'y a pas de sécurité possible pour l'ouvrier canadien tant que la puissance d'achat n'aura pas été rétablie au niveau voulu et tant que nos industries n'auront pas été assises sur une base naturelle plutôt qu'artificielle.

Au cours du débat sur le budget, l'année dernière, j'ai fait observer que la réduction de la taxe sur les ventes offrait moins de soulagement au contribuable que ne l'aurait fait une égale diminution des revenus provenant du tarif douanier Si cette diminution de 20 millions provenait du tarif douanier au lieu de la taxe sur les ventes, le consommateur aurait pu épargner des sommes bien plus con-

sidérables, étant donné que les gratifications dissimulées qui sont versées aux industries protégées auraient été diminuées en proportion. Il en serait résulté une augmentation sensible de la puissance d'achat tandis que nous aurions peut-être pu éviter une bonne partie du marasme actuel dans les industries de l'Est.

Le Gouvernement doit également s'en rappeler, c'est au cours du même débat que les membres du groupe progressiste ont réclamé l'institution d'un tribunal d'appel devant lequel l'importateur, qui se sent lésé par l'application de la clause anti-dumping, pourrait obtenir une décision impartiale et basée sur les faits. Si j'ai bonne mémoire, le Gouvernement manifesta beaucoup de sympathie à l'égard du projet, mais rien n'a été fait.

L'hon. M. GRAHAM: Si je me rappelle bien, la présente loi décrète que les intéressés pourront en appeler à la décision d'un tribunal désigné sous le nom de commission des Douanes.

M. BANCROFT: Je me souviens que la question fut discutée l'année dernière lorsque nous avons réclamé du Gouvernement le droit d'appel à un autre tribunal. Je suis heureux de savoir que cette réforme a été effectuée.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis d'avis que ce tribunal d'appel existe maintenant.

M. FORKE: La grande difficulté, c'est que la commission des douanes est l'organisation la plus protectionniste de tout le Dominion du Canada.

M. BANCROFT: Je savais bien que quelque chose n'allait pas. On nous avait soumis un projet tendant à élargir la portée et le champ d'application de la clause anti-dumping; mais le Gouvernement l'a retiré. Ce retrait toutefois ne fait pas disparaître l'objection que nous avons fait valoir dès l'origine contre l'existence de cette clause anti-dumping, ni le soupçon qu'elle est utilisée au détriment des consommateurs canadiens. Nous voyons d'un bon œil cette modification apportée aux résolutions budgétaires, bien que ce soit un fait assez notable que les auteurs du budget lui aient fait subir une modification aussi importante quelques jours à peine après son dépôt ici et lorsqu'ils étaient censés avoir mûrement étudié la question.

L'historique de la clause anti-dumping nous montre bien la nécessité de veiller sans cesse à ce qu'elle ne soit pas violée par les intérêts qui jouissent de la protection. L'article 6 de la loi de 1907 relative aux douanes a permis de prélever un droit spécial lorsque le prix de vente demandé à un importateur était moindre que la valeur courante raisonnable du pays d'origine. Cette loi a été modifiée en 1914 afin de permettre un droit différentiel de 5 p. 100 entre ces deux prix avant l'application du droit de dumping. L'an dernier le droit différentiel a été aboli par un décret, mais, à la suite de vives protestations, il a été remis en vigueur. L'amendement de cette année aurait annulé de nouveau le droit différentiel et donné au ministre des Douanes et à ses fonctionnaires le pouvoir de déterminer la valeur des marchandises importées aux fins des déclarations d'entrée. La seule définition que nous avons de la valeur relativement aux déclarations est celle que donne le ministre dans l'amendement de 1922 touchant l'importation des produits naturels. Le ministre dit que ce peut être le prix des marchandises sur le marché canadien. L'ancienne loi imposait une limite que ne pouvait franchir le ministre, à savoir la valeur courante raisonnable du pays d'origine. Si l'amendement proposé dans ce budget avait été adopté, le ministre des Douanes aurait eu le pouvoir d'augmenter la protection au point que les marchandises importées eussent été presque frappées d'interdiction, indépendamment des droits approuvés par la Chambre. Il est à noter également que des articles qui sont admis en franchise tels que la ficelle d'engerbage, les écrémeuses et le fil de fer barbelé auraient été compris dans l'application de cet article.

Lorsque le premier ministre a parcouru l'Ouest, l'automne dernier, il a exhorté les partisans du tarif modéré à unir leurs forces. Je me demande s'il avait alors ce projet à l'esprit. Que le très honorable député soit assuré qu'ils ne manqueront pas de se rendre à son invitation, que toute tentative dans le dessein d'augmenter la protection resserre leurs rangs et creuse de plus en plus le gouffre qui sépare les libre-échangistes des protectionnistes. Et alors il faut que les adeptes du tarif modéré optent entre les propositions budgétaires du Gouvernement et les principes dessinés dans le sous-amendement de mon chef, l'honorable député de Brandon (M. Forke). Andrew Fletcher a dit:

Peu m'importe qui fait les lois du pays pourvu qu'on m'en laisse faire les chansons.

Les manufacturiers canadiens pourraient fort bien dire: "Peu nous importe qui prépare la liste des droits pourvu que nous rédigions la clause anti-dumping".

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

Reprise de la séance

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, à l'exemple de quelques honorables députés qui m'ont précédé, je regrette l'absence du ministre des Finances (M. Fielding). J'avais espéré qu'il recouvrerait la santé bien avant aujourd'hui.

Je félicite le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) des résultats magnifiques qu'il a obtenus en dépit de circonstances difficiles. Il est incostestable qu'il n'y a pas que le Canada, mais que les Etats-Unis, voire même l'univers entier, ont passé par une crise très grave depuis 1924. Les honorables députés de la gauche se complaisent à dire que le Canada souffre d'une situation dont nos voisins sont exempts. Ils admettent, il est vrai, que les divers gouvernements de la Grande-Bretagne et du continent sont en butte à des difficultés, que le chômage est considérable, mais ils n'avouent jamais que le même état de choses existe chez nos voisins. Naturellement, à leurs yeux, la panacée à tous ces maux est une augmentation du tarif.

Avant d'aborder ce sujet, je désire féliciter l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) du discours qu'il a prononcé cet après-midi. Bien entendu, il a parlé à son propre point de vue. Je lui reprocherai de ne pas s'être assuré que le système de compatabilité actuel qu'il a condamné si sévèrement existe depuis des années. Je me suis donné la peine d'avoir une entrevue avec le sous-ministre des Finances à ce sujet parce que, je le confesse, j'avais l'impression, de concert avec quelques autres députés, que les comptes publics pouvaient être soumis à la Chambre sous une forme quelque peu plus intelligible. En toute équité pour lui et pour les fonctionnaires de son département je suis tenu de dire que, selon moi, les faits en ce qui concerne les comptes du pays sont présentés avec justice tels qu'ils sont indiqués dans les livres. Bien plus, il m'apprend que jamais aucun ministre des Finances n'est intervenu pour modifier ses méthodes de comptabilité qui sont les mêmes tous les ans et grâce auxquelles on prépare un bilan clair et exact des encaissements et des décaissements du Trésor pendant l'exercice. A la fin du dernier exercice notre dette publique était de $2,417,734,274.88; les revenus ordinaires, approximatifs, de l'exercice courant,—évidemment on ne le conteste pas,—s'élèveront à $344,000,000; nos dépenses, sur le fonds consolidé atteindront le chiffre de $319,700,000; nos dépenses imputables sur le compte du capital,—travaux publics, marine, chemins de fer et canaux,—seront de $18,077,000; le compte spécial mentionné par le ministre intérimaire des Finances est de $4,400,000, ce qui laisse une balance favorable de $1,823,000 sur les opérations de l'exercice. Si on fait la séparation bien distincte entre les comptes administratifs proprement dits et les comptes du réseau ferroviaire, on arrive facilement au résultat. Tout le monde convient, je crois, que jusqu'ici nos comptes sont exacts; mais la divergence d'opinions commence dès qu'on étudie notre comptabilité des chemins de fer et son application. Sans chercher à censurer nos prédécesseurs je vais offrir une explication qui jettera peut-être un peu de lumière sur ce problème.

Si on prend à part les comptes relatifs aux chemins de fer on voit que jusqu'en 1920, le trésor avait avancé soit sous forme d'obligations ou contre billets, quelque 272 millions de dollars aux chemins de fer. A cette époque le ministre des Finances d'alors, l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) adopta une autre méthode,—sans doute parce que les chemins de fer n'étaient pas en mesure de solder les intérêts,—et bien qu'il portât ces avances au compte de la dette publique, qu'il grossit d'autant, il les classa comme placement inactif. Depuis lors cette méthode est en honneur.

En 1921 on suivit la même méthode, et en 1922 aussi, à cette différence près que cette année-là, ainsi que l'a expliqué le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) dans son discours, nous recûmes un peu plus de 56 millions de dollars du gouvernement impérial en payement de dettes de guerre et le ministre des Finances l'hon. M. Fielding, comme il n'était pas en mesure de liquider les obligations qui allait écheoir, au lieu d'appliquer cette somme à l'extinction de la dette publique, s'avisa, puisqu'il lui fallait trouver 80 millions pour les voies ferrées, de leur avancer ces fonds reçus du gouvernement impérial, plutôt que de contracter de nouveaux emprunts à cette fin comme cela s'était fait l'année précédente. Voilà la différence.

Encore en 1923, par suite des dispositions particulières de la loi qui autorisait l'Etat à faire des avances aux chemins de fer, soit en espèces soit par la garantie de leurs obligations, le Gouvernement consentit une nouvelle avance aux chemins de fer, moitié en espèces moitié en garanties, et c'est ainsi que le Trésor déboursa 24 millions de dollars.

En 1924 nous avancâmes 18 millions en espèces aux chemins de fer. Ce qui rend la situation difficile à comprendre c'est qu'en 1922 les fonds versés aux chemins de fer ne provenaient pas du contribuable canadien mais des remboursements effectués par le trésor im-

périal. La difficulté vient de ce que les avances se font en partie en espèces et en partie par voie de garantie d'obligations.

Il ne faut pas perdre de vue non plus une autre catégorie de valeurs qui ajoute à la difficulté; je veux parler des valeurs émises pour l'achat du matériel. Le Gouvernement ne s'en porte pas garant. Le matériel lui-même est engagé; cela fait en quelque sorte un autre compte spécial. Donc la comptabilité des chemins de fer comporte trois méthodes; la garantie des obligations par l'Etat, les avances en espèces et les obligations émises par les chemins de fer pour l'achat du matériel lesquelles obligations ne sont pas toujours garanties, le matériel lui-même répondant des valeurs.

En tout l'Etat avait avancé de la sorte aux chemins de fer, à venir jusqu'à la fin du dernier exercice, $582,000,000. Sur ce montant il y a des intérêts différés de $131,000,000. Le montant total requis chaque année pour le payement des emprunts de l'Etat, les frais généraux et les frais obligatoires, est d'un peu plus de 62 millions. Près de 30 millions de ces frais obligatoires sont dus au Trésor et, naturellement, ne sont pas payés. Malheureusement les recettes du réseau ne lui permettent pas de solder même les frais obligatoires envers le public.

Le très hon. M. MEIGHEN: En présence de ce fait le ministre veut-il affirmer que la responsabilité de l'Etat ne soit pas identique d'un emprunt direct du pays à l'intention du chemin de fer et d'un prêt garanti?

L'hon. M. STEWART: Je ne prétends pas qu'il y ait la moindre différence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. STEWART: Ce n'est pas ce que je prétends, mais je dis que pour acquitter l'ensemble des dettes des chemins de fer, il faut prélever chaque année 62 millions d'intérêts. Cela doit être emprunté soit par les chemins de fer, soit par l'Etat. En attendant de décider s'il faut changer de système de comptabilité et si, comme on l'a souvent suggéré dans cette enceinte et ailleurs, l'on doit déduire du bilan des chemins de fer ce qu'on peut considérer comme étant en sus des frais généraux, j'estime qu'il faut s'en tenir au système de comptabliité actuel. Mais ce que je tiens à souligner, c'est que ce système n'a pas été changé. C'est absolument le même et le bilan indique clairement quel est le passif des chemins de fer et quelle est la responsabilité de l'Etat. En réalité, l'Etat est responsable du tout, parce que c'est lui qui est propriétaire du réseau. Mais on a compté cela différemment dans ce sens que les prêts de l'Etat, aussi bien les prêts proprement dits que les garanties, constituent un compte distinct et entrent dans la dette nationale.

L'hon. M. MANION: Au lieu de proclamer un surplus, ne serait-il pas plus juste de faire entrer toutes les dettes des chemins de fer, si on ne peut pas les acquitter, dans la dette nationale?

L'hon. M. STEWART: C'est justement là où mon honorable collègue et moi ne sommes pas d'accord. Si l'on adoptait cette politique, il faudrait, en plus du fonds du revenu consolidé, prélever une somme suffisante pour payer tous les frais d'intérêts que les chemins de fer seraient incapables d'acquitter sur leurs propres recettes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou d'emprunter l'argent.

L'hon. M. STEWART: Ils empruntent effectivement.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable ministre voudrait-il tenir compte de ceci: Pour la première fois, l'an dernier, en 1924, on nous a présenté un bilan général pour les chemins de fer; apparavant, il y avait un rapport pour chaque réseau. On n'a aucune raison, aujourd'hui, de ne pas présenter au Parlement un état complet du bilan général des chemins de fer.

L'hon. M. STEWART: Si l'honorable député a suivi l'exposé du ministre intérimaire des Finances, et je suppose que c'est ce qu'il a fait...

L'hon. M. STEVENS: Je l'ai étudié très attentivement.

L'hon. M. STEWART: ...il ne doit pas avoir de difficulté à trouver quel est le passif réel des chemins de fer. Pourquoi en serait-il autrement? D'un côté vous avez la dette des chemins de fer envers le public, de l'autre la dette des chemins de fer envers l'Etat; cela fait deux comptes, il est vrai, mais parfaitement clairs et compréhensibles. Nous savons combien les chemins de fer doivent au public et combien ils doivent à l'Etat; nous savons aussi qui a acheté leurs obligations. Ce bilan n'est pas difficile à comprendre. Je ne vois pas comment on pourrait le rendre plus clair.

Le très hon. M. MEIGHEN: Etant donné l'admission franche et sincère du ministre et vu que le passif garanti est précisément le même que le passif direct, comment peut-il accuser un surplus de 35 millions pour le dernier exercice et se baser là-dessus pour réduire les impôts?

L'hon. M. STEWART: Que mon honorable collègue veuille bien se reporter aux dispositions de la loi qui régit les prêts aux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne s'agit pas de cela.

L'hon. M. STEWART: Oh! oui, je crois que j'ai raison, parfaitement raison. Si mon très honorable collègue veut se reporter à la loi en question, il verra qu'on peut emprunter soit au moyen d'une émission, soit directement en espèces...

Le très hon. M. MEIGHEN: Exactement.

L'hon. M. STEWART:...et prêter la somme aux chemins de fer, c'est-à-dire à soi-même, car c'est effectivement l'opération qui se fait aujourd'hui. Il ne peut donc pas y avoir de difficulté et le bilan de l'an dernier est absolument clair. Je tiens à dire à l'honorable député de Voncouver-Centre (M. Stevens)...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne m'oppose pas à la clarté.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami peut-il affirmer cela: Si ce n'est pas à la clarté qu'il s'oppose...

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est à la mauvaise foi.

L'hon. M. STEWART: ...offre-t-il une objection parce que nous prenons des sommes d'argent sur les revenus du pays et que nous les plaçons à un compte spécial qu'on nomme "improductif". Assurément, il ne saurait exister de différence d'opinion sur ce point?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

L'hon. M. STEWART: Alors, le bilan est parfaitement clair.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne me plains pas au sujet de sa clarté.

L'hon. M. STEWART: Mon très honorable ami ne voudra pas demander, comme l'a fait l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion)—du moins c'est ce que j'imagine qu'il voulait dire: Pourquoi ne pas prendre dans le fonds consolidé tout ce qui est nécessaire pour payer les intérêts sur les frais obligatoires des chemins de fer en sus des recettes nettes?

L'hon. M. MANION: Non, je voulais faire observer qu'une dette du réseau national est aussi bien une dette du pays que toute autre dette—comme par exemple ce que nous dépensons pour améliorer des ports ou autres dépenses de cette nature, et que les montants devraient être portés au débit du pays en général, tout comme dans le cas d'autres dépenses.

L'hon. M. STEWART: C'est en effet ce que prétend mon très honorable ami. Tant que nous savons parfaitement ce que sont les emprunts ou dettes du pays, soit en argent, soit en garantie d'obligations, nous savons exactement ce que les chemins de fer doivent au public et au gouvernement; il n'y a pas l'ombre d'un doute sur ce point. Mon intention, néanmoins, n'est pas d'entreprendre une controverse là-dessus. Je tente de présenter à la Chambre, d'une manière aussi claire que possible, ce qu'est la situation, mais je ne veux pas mêler les comptes des chemins de fer et les comptes publics. J'ai tout d'abord donné les détails des comptes publics, et fait voir que le Gouvernement s'est chargé de solder les frais de premier établissement et les dépenses générales sur le revenu consolidé, le reliquat dépassant $1,800,000; et des prêts au réseau national, soit au moyen des revenus consolidés, soit par des emprunts. J'ai indiqué comment ces comptes étaient tenus séparément et quel était l'état actuel de chaque compte. Tant que nous n'adopterons pas un autre principe—celui que suggère mon honorable ami (M. Manion)—et que nous ne taxerons pas le peuple pour lui faire payer le total des frais généraux, je ne vois pas comment nous pourrons modifier radicalement notre méthode de comptabilité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a oublié le point principal. L'honorable député (M. Manion) n'a pas conseillé de taxer le public. Toute la question est de savoir si les avances sont consenties sous forme de prêt direct ou sur des garanties basées sur la responsabilité du Gouvernement. Mon honorable ami admet que, somme toute, les deux se valent. Mais voici le point: Quand l'argent provient d'emprunts directs, il forme partie de la dette nationale, partie des dépenses de l'année, mais non pas nécessairement partie des impôts de l'année.

L'hon. M. GRAHAM: Vous ignoriez cela auparavant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous l'avons toujours su.

L'hon. M. GRAHAM: Mais vous ne l'avez pas mis en pratique.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une tout autre question. Si le ministre veut me le permettre et si les honorables députés de la droite peuvent aussi bien prêter l'oreille qu'ils savent rire, je vais pouvoir leur démontrer immédiatement la différence. Je veux éclaircir la question que j'ai posée au minis-

tre. La voici: Etant donné que la responsabilité est la même pour les dettes au compte du capital, que cette dette soit encourue par emprunt direct ou par des garanties, pourquoi prétendre à un surplus parce qu'avec une garantie le déficit serait le même qu'avec une dette directe.

L'hon. M. STEWART: Je ne puis pas suivre le raisonnement de mon très honorable ami. Il semble tourner autour des faits et cherche à établir une différence entre un emprunt direct et une garantie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je dis qu'il n'existe aucune différence. C'est aussi ce que vous dites.

L'hon. M. STEWART: Précisément.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, pourquoi prétendre à un surplus?

L'hon. M. STEWART: J'ai déjà dit à mon très honorable ami et je le lui répète que, jusqu'au moment où nous pourrons payer la différence entre les recettes des chemins de fer et le montant nécessaire aux frais généraux—jusqu'au moment où nous pourrons prendre l'argent voulu et le porter au compte des contribuables, le système de comptabilité et celui d'établir les frais seront exactement ce qu'ils étaient auparavant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas le point, ce n'est pas une question de méthode mais de faits.

L'hon. M. STEWART: Alors je l'abandonne à mon très honorable ami. Il prendra sans doute part à cette discussion et je le suivrai attentivement. J'ai expliqué cette question très clairement.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est très clair, oui.

L'hon. M. STEWART: Et j'attendrai maintenant que mon très honorable ami la traite, quand il parlera.

Le ministre intérimaire des Finances a ajouté une autre chose à son surplus, ce qui se rapporte aux avances à la Grèce et à la Roumanie, $4,162,000 je crois. Je laisserai de côté les articles sur lesquels il y a désaccord. Je ne désire pas étendre la discussion et je me bornerai à ce qui se présente. Il me semble que le ministre intérimaire des Finances a bien expliqué la provenance de cette somme qu'il a appliquée à la diminution de la dette. Mes honorables amis de l'opposition savent que des avances furent faites à la Roumanie et à la Grèce. Je ne puis dire comment elles étaient garanties mais je crois ne pas me tromper, et si je fais erreur, l'ex-ministre des Finances me reprendra,—en disant qu'on ne les considéra jamais comme partie de l'actif improductif. Celui-ci se compose apparemment de trois choses, savoir les prêts aux compagnies de chemin de fer, les prêts à la Marine marchande de l'Etat, et les prêts à la Commission du port de Québec. Ces prêts-là sont indiqués, mais autant que j'ai pu m'en assurer les prêts à la Roumanie et à la Grèce n'ont jamais été regardés comme les placements improductifs. La garantie inspirait certaines craintes, mais l'on espérait quand même encaisser un jour ou l'autre. Lorsque M. Larkin devint haut commissaire à Londres, il s'aboucha à ce sujet avec les gouvernements de la Roumanie et de la Grèce. Les prêts à la Roumanie s'élevaient à 23 millions approximativement; quant aux avances à la Grèce, j'oublie ce qu'elles représentaient, mais ce n'était pas l'approchant d'une somme semblable. Le haut commissaire réussit à faire garantir le remboursement de ces prêts sur les fonds de l'accise, je crois, dans le cas de la Roumanie, et sur un fonds tout aussi sûr dans le cas de la Grèce. Les craintes que pouvait susciter la garantie auparavant. Les intérêts accumulés dans l'intervalle s'élevent à $4,162,000, c'est le montant exact, je crois.

M. FORKE: Non, $4,000,162.

L'hon. M. STEWART: S'adressant à ces gouvernements, le haut commissaire leur a dit: Nous avons droit de toucher cet intérêt, ou garantissez-le, et on l'a garanti. L'intérêt a été ajouté au capital, de sorte que l'intérêt en souffrance équivaut maintenant au capital que la Roumanie et la Grèce devaient en premier lieu. Il ne fait aucun doute que nous ne recevions le même intérêt sur cette somme que sur le prêt lui-même. Nous avons des garanties parfaites et nous croyons que cet actif représente une valeur réelle. L'intérêt dont il est question a été ajouté au capital, portant ainsi le prêt total à 31 millions, sauf erreur, sur lequel nous toucherons des intérêts chaque année jusqu'au remboursement. Le ministre intérimaire des Finances a-t-il eu tort de s'attribuer le mérite d'avoir obtenu pareille garantie? Je ne vois rien de répréhensible en cela.

L'hon. M. MANION: Jusque-là, non; continuez.

L'hon. M. STEWART: N'est-ce pas un actif pour le pays? Et puisque cet actif va porter intérêt, on peut l'inscrire à l'avoir comme actif liquide. Cela ne fait pas de doute, et le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a parfaitement raison de le considérer

comme valeur active et de le porter au crédit du compte du capital.

L'hon. M. MANION: J'en doute, mais est-il bien honnête d'en faire un surplus pour montrer un excédent de 6 millions.

L'hon. M. STEWART: Où l'inscrirait-il?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas une recette.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami parle d'honnêteté. Je ne crois pas que l'ex-ministre des Finances dise que c'est malhonnête; je suis sûr qu'il ne le dira pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je dirai que c'est très propre à induire en erreur.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami sait ce qui en est maintenant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela peut induire le public en erreur.

L'hon. M. STEWART: Du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si.

L'hon. M. STEWART: Nous avons parfaitement le droit de créditer ainsi notre actif liquide comme toute compagnie peut le faire. J'oserai dire que si mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens) demande à M. Waugh, un des vérificateurs qu'il tient en haute considération, on lui dira certainement que oui.

L'hon. M. STEVENS: J'ai eu des exemples sur des questions absolument identiques.

L'hon. M. STEWART: J'ai cité la déclaration de l'honorable monsieur cet après-midi, et il a dit qu'il n'avait aucun doute quant à la bonne foi des auteurs du certificat.

L'hon. M. STEVENS: Les vérificateurs n'ont pas certifié ce compte.

L'hon. M. STEWART: Je n'ai pas dit qu'ils l'avaient certifié.

L'hon. M. STEVENS: Vous pouvez être assuré qu'ils ne l'ont pas certifié.

L'hon. M. STEWART: Mais cela se trouve dans les comptes de l'année. Mon honorable ami s'est montré très sévère envers le Gouvernement et les officiers en charge de la comptabilité de même qu'envers les vérificateurs.

L'hon. M. STEVENS: Non, mon honorable ami est dans l'erreur.

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

L'hon. M. STEVENS: J'ai droit à une explication. Je n'ai jamais blâmé les vérificateurs. J'ai dit qu'ils n'avaient pas vérifié les comptes, et le certificat ne dit pas qu'ils les ont vérifiés. Tout ce qu'ils disent, c'est qu'ils ont comparé le bilan de cette année avec celui de l'an dernier et que la forme en est la même. C'est un certificat qui ne veut rien dire.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami a dit tout cela cet après-midi et davantage. Il n'y a eu aucun changement dans le système de comptabilité, come je l'ai clairement expliqué.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un changement dans les résultats.

L'hon. M. STEWART: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un changement dans l'affection des deniers.

L'hon. M. STEWART: Pas du tout.

L'hon. M. LAPOINTE: Critique sans signification aucune.

L'hon. M. STEWART: Un autre point que mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens) a mentionné cet aprs-midi c'est la réduction des revenus de la taxe sur les ventes, réduction qu'il attribue au mauvais état des affaires du pays. Il n'a pas mentionné que l'an dernier il y eut une réduction de la taxe sur les ventes s'élevant à 24 millions de dollars. Nous nous attendions à cette réduction au commencement de l'année. Je suis prêt à admettre une diminution, mais je désire expliquer clairement que cette diminution n'est pas due à la réduction du tarif, ni au tarif modéré dont jouit le Canada, contrairement au tarif très élevé des Etats-Unis que mes honorables amis citent toujours comme exemple à suivre pour le peuple de ce pays. La diminution des impôts explique en grande partie la réduction. L'honorable représentant de Brandon (M. Forke) et l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) regrettant tous deux que les impôts ne soient pas réduits. Leur amendement mentionne ce fait spécifiquement. Je désire faire remarquer à ces messieurs que nous avons effectué une réduction sensible des impôts en tout sens, et que nous percevons aujourd'hui moins d'impôts qu'en 1920.

Je désire appuyer un instant sur cette question. Les dépenses obligatoires et les dépenses facultatives du pays étaient comme suit:

	Obligatoires	Facultatives
1911..	$31,234,857	$ 90,422,977
1914..	51,696,661	133,172,958

Je vais men cententer des chiffres ronds et laisser de côté les années de guerre, car j'ai déjà affirmé dans cette Chambre que je ne critique pas l'administration pendant cette période. Je l'ai entendu critiquer sévèrement,

mais je n'étais pas ici et je n'en connais rien; c'est pourquoi je m'abstiens de les critiquer.

Les dépenses pour les années suivantes sont comme suit:

	Obligatoires	Facultatives
1921..	$256,145,252	$162,475,292
1922..	222,618,240	143,083,550
1923..	223,189,751	127,418,795
1924..	215,000,796	129,020,991

Lorsque les honorables députés se plaignent qu'il n'y a eu aucune réduction des dépenses d'administration du pays, ils ne doivent pas oublier qu'il faut prélever 215 millions de dollars du peuple de ce pays pour des dépenses aussi nécessaires pour mes amis de la gauche qu'elles le sont pour nous. Je crois que cette déclaration est absolument juste.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre nous dira-t-il quels chefs des dépenses absorbent ces 215 millions?

L'hon. M. STEWART: Non, je ne les ai pas ici, mais je crois que mon honorable ami ne les niera pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Aux Etats-Unis, on a réussi à diminuer un grand nombre de ces chefs de dépense.

L'hon. M. STEWART: Nous réduisons aussi vite que nous le pouvons. Ce sont là plutôt des dépenses de guerre, pas toutes, mais une très grande partie, et mon honorable ami aurait tout autant raison de dire que nous dépensons trop d'argent comme résultat de l'après-guerre et que nous ne diminuons pas assez nos dépenses. Je ne voudrais pas me prononcer là-dessus. Peut-être que le ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile (M. Béland) pourrait répondre mieux que moi à cette question, mais je dis que cette somme consiste en une dépense inévitable; la comptabilité en est faite par le même personnage qui prépare les comptes publics du pays depuis sept ou huit ans, à la connaissance des honorables députés de cette Chambre, et les chefs de dépense que j'ai cités pour l'information de la Chambre sont les mêmes chefs de dépense qui sont contenus dans les dépenses de 1914 ou de 1911.

A ceux qui nous accusent de n'avoir pas réduit les taxes et de ne pas administrer le pays économiquement, je puis répondre que nous administrons le pays plus économiquement, pour ce qui est des dépenses facultatives, que le Gouvernement ne faisait en 1914, l'année précédant la guerre. Aucun homme sensé ne soutiendra que le pays n'a pas grandi et qu'il ne faut pas aujourd'hui plus d'argent pour l'administrer. On ne saurait discuter cela, et j'espère que les dépenses facultatives vont continuer d'augmenter. Je dois dire que, si le Gouvernement dépensait plus d'argent, cela encouragerait le peuple; mais nous avons été économes dans l'administration. Nous avons tellement réduit les dépenses... Je vois sourire mon honorable ami. Je ne sais pas s'il était membre du Gouvernement en 1914, mais je sais qu'il ne soutiendra pas que l'administration du pays nécessitait plus d'argent en 1914 qu'en 1924. Nous avons fait des retranchements impitoyablement et j'aime à dire devant tout le pays que c'est ce que le Gouvernement a fait et ce qu'il fera tout le temps. Il se peut que nous soyons un gouvernement moribond et que nous soyons coupables d'avoir représenté faussement les choses, comme l'honorable député l'a dit cet après-midi, mais les faits que je viens d'avancer sont des faits indiscutables que je recommande à son attention et à celle des honorables députés d'en face quand ils critiquent l'administration du gouvernement de ce pays.

Je veux parler un peu de la question si controversée du chômage en Canada et aux Etats-Unis.

M. HANSON: Où?

L'hon. M. STEWART: Si mon honorable ami veut savoir où, qu'il aille dans l'état du Massachusetts, peut-être l'état possédant la population la plus dense de l'Union et où les manufactures chôment probablement plus que dans tout autre état. Ai-je tort de dire cela? Quelle relation le Massachusetts a-t-il avec le Canada quant au chômage? Mon honorable ami sait-il que, dans le Massachusettts, aujourd'hui, il y a des gens qui désirent émigrer au Canada, qui sont sans emploi, et cela dans un pays hautement protectionniste comme les Etats-Unis? S'il l'ignore, il peut obtenir ce renseignement très vite. Il y a aujourd'hui plus d'hommes qui flânent dans les rues des grands centres manufacturiers du Massachusettts et de la partie centrale de l'état de New-York qu'il n'y en a en Canada. Qu'est-ce que démontrent les statistiques de la main-d'œuvre employée? Je n'entrerai pas dans les détails, car je ne veux pas traiter cette question bien longuement. Cela ne vous frappe-t-il pas d'entendre continuellement les honorables députés d'en face nous haranguer à propos du chômage? Depuis le premier janvier, 20,000 noms ont été ajoutés aux listes de paie en Canada, d'après le bureau des statistiques. Ces gens sont allés, non pas dans les camps de bûcherons, ni sur les fermes, mais dans les industries manufacturières du Canada. Mes honorables amis aiment à parler de l'exode vers les Etats-Unis. Durant l'année dernière, 41,000 Canadiens, qui avaient demeuré aux

Etats-Unis depuis six mois et plus, sont revenus au Canada. Ces chiffres valent-ils qu'on s'y arrête?

L'hon. M. STEVENS: Combien y en a-t-il qui sont allés dans la république voisine?

L'hon. M. STEWART: Je n'ai pas les chiffres ici. J'ai entendu le chef de l'opposition parler de près de 100,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne m'a jamais entendu dire cela.

L'hon. M. STEWART: Alors je le retire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le nombre en est deux fois plus considérable que cela.

L'hon. M. STEWART: Cela augmente!

M. HANSON: D'après les rapports officiels, combien de personnes quittèrent le Canada en janvier?

L'hon. M. STEWART: Un grand nombre de touristes se rendent en Floride, durant le mois de janvier.

M. HANSON: Plus de 9,000 personnes quittèrent le Canada en janvier pour aller s'établir définitivement aux Etats-Unis.

L'hon. M. STEWART: Quant au nombre indice relatif à l'emploi de la main-d'œuvre aux Etats-Unis, si l'on prend comme base de calcul celui du 20 janvier 1920, soit 100 p. 100, j'ai étudié la question assez à fond et j'ai été surpris des résultats obtenus. Ce nombre est maintenant de 80.4 p. 100, soit une diminution de 19.6 p. 100 dans les chiffres de l'emploi normal de la main d'œuvre dans tous les Etats-Unis, tandis qu'au Canada, à la fin de février, ce nombre était de 80 p. 100. La différence n'est pas si grande, quand l'on considère que la protection est fort élevée aux Etats-Unis, où personne n'est sans travail, mais où chacun est heureux, a de quoi manger et acheter des bas aux enfants, au sujet de qui mon honorable ami se plaignait cet après-midi. On ne peut laisser passer ces chiffres sans commentaires. J'ai entendu mes honorables amis de la gauche parler fréquemment de l'optimisme de sir Henry Thornton. Je ne parlerai d'aucune de ses déclarations optimistes, mais je veux citer l'une de ses paroles, qui intéresse l'honorable représentant de Fort-William-et-Rainy-River (l'hon. M. Manion). Sir Henry Thornton dit, dans sa déclaration sur l'état des affaires, publiée dans la *Gazette*, de Montréal, bon journal conservateur qui ne publierait pas de déclaration erronnée relativement à l'état des affaires, que, en 1923, dans la région desservie par les lignes du National-Canadien, allant de Fort-William vers l'est, 112 nouveaux établissements commerciaux furent établis et, en 1924, environ 200. Mon honorable ami a dit cet après-midi que près de 2,200 établissements ont dû fermer leurs portes. Je veux lui parler de ceux qui ont ouvert leurs portes; ces quelque 200 établissements établis dans une région desservie par le National-Canadien emploient 8,000 personnes. Je cite ces chiffres pour l'information de l'honorable représentant de Fort-William-et-Rainy-River.

L'hon. M. MANION: Il y a beaucoup de sans-travail à Fort-William; si le ministre veut me donner la liste de ces établissements, je l'enverrai avec plaisir à Fort-William.

L'hon. M. STEWART: Il me fera plaisir de donner cette liste à mon honorable ami.

L'hon. M. MANION: Plusieurs établissements ont fermé leurs portes à Fort-William et nous pourrons fournir des travailleurs à ces nouvelles usines.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami a dit que nous acculons l'industrie des instruments aratoires à la ruine. Qu'est-il arrivé à la Massey Harris Company, cette année? Je ne sais pas où cette compagnie trouve l'argent; l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken) pourrait peut-être nous le dire: mais, pour une raison incompréhensible, au cours de 1924, cette année désastreuse, pour la première fois depuis 4 ou 5 ans, la compagnie a versé un dividende de $68,000.

M. SPENCE: Elle n'a pas réalisé ces gains par suite de son commerce, car elle ne fait pas la moitié des affaires qu'elle faisait autrefois.

L'hon. M. STEWART: J'ai le plus grand respect pour mon honorable ami, et j'ai dit que je ne sais pas où la compagnie a pris son argent. Elle tente maintenant de récupérer l'argent qu'elle a perdu en Allemagne; mais elle ne l'a pas encore touché.

M. CHAPLIN: A-t-elle versé un dividende?

L'hon. M. STEWART: Tout ce que je sais, c'est que la Massey Harris Company l'a déclaré.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas un sou.

M. SPENCE: La compagnie employait autrefois, 4,000 hommes. Elle n'en emploie aujourd'hui qu'environ 1,000, ou 1,500 au plus. Je demeure près de l'usine et je le sais bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a-t-il vu, dans le rapport de la compagnie, que celle-ci acheta les actions de la compagnie Batavia, actions qui ont repris leur valeur nominale?

L'hon. M. STEWART: Je le crois volontiers.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est de là que vint l'argent.

L'hon. M. STEWART: La compagnie reçut son argent de la compagnie Batavia et elle versa un dividende?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, elle possède les actions de cette dernière compagnie. Elle jugea avantageux d'acheter les actions de la compagnie Batavia à New-York et le cours de ces actions monta au pair, ce qui augmenta le compte des placements productifs et les gains de la compagnie canadienne. Celle-ci ne paye aucun dividende.

L'hon. M. GRAHAM: Il lui fallait de l'argent pour acheter les actions.

L'hon. M. STEWART: Je ne sache pas que la compagnie International Harvester, reputée le meilleur baromètre de l'activité industrielle aux Etats-Unis, ait payé de gros dividendes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a-t-il aussi remarqué que la compagnie Massey-Harris déclarait dans son rapport que le chiffre des affaires représentait, au Canada, 60 p. 100 de celui des affaires de l'année précédente?

L'hon. M. STEWART: Je n'ai pas vu cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est important.

L'hon. M. STEWART: Je suis content que mon honorable ami ait remarqué ces $68,000, car j'ai pensé que l'on contesterait cela également. C'est un bel exemple des arguments dont se servent, pour parler des malheurs du pays, certains honorables députés de la gauche, comme résultat attribuable à la diminution de la protection que ce Gouvernement a commencé à effectuer. Le discours de mon honorable ami de Northumberland, cet après-midi, rappelant l'histoire des anciens jours, m'a grandement intéressé. Je voudrais, à mon tour, faire revivre le souvenir de ces années écoulées dont l'honorable député de Toronto-Ouest a fait mention l'autre soir. Il n'est pas actuellement à son siège et il a admis ce que je lui disais à ce sujet; je lui promis de revenir là-dessus quand j'en aurais l'occasion. De 1888 à 1894 époque au cours de laquelle le pays a pu jouir de la protection la plus élevée, nous avons connu les jours les plus difficiles que la population ait jamais eu à subir—jours, qui, j'ai bien confiance, ne reviendront plus jamais. Mon très honorable ami sourit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

[Le très hon. M. Meighen.]

L'hon. M. STEWART: Dans ce temps-là, il allait à l'école, mais quelques-uns d'entre nous, plus âgés, nous nous souvenons bien de ce temps-là. Je ne me rappelle pas ces jours sans éprouver beaucoup de peine, car je perdis tout l'argent que j'avais réussi à amasser. Je vendais $4 un porc préparé, au marché de la ville de Barrie; je vendais mon blé 60 cents le boisseau, mes pois 50; il me fallut vendre $19 par tête des bouvillons de trois ans, et encore je devais supplier le boucher de les prendre. Mon collègue de Northumberland rappelait cet après-midi, qu'il en était de même à cette époque dans la vieille province du Nouveau-Brunswick; il a raconté exactement les mêmes choses. Je rappelais au souvenir de mon honorable ami de Toronto-Ouest, l'autre soir, le temps où le visiteur pouvait voir défiler à Toronto de longs cortèges d'hommes suivant la rue Yonge en route pour le parlement et l'hôtel de ville, où ils allaient demander du pain ou du travail. Quoiqu'il ne soit pas aussi âgé que moi mon honorable collègue de Parkdale se souviendra peut-être de ce qui se passait alors. Si je fais mention de tous ces temps pénibles c'est que les honorables messieurs d'en face (*la gauche*) sont sans cesse à proclamer que le remède universel contre tous nos maux se trouve dans une protection de plus en plus élevée en faveur de nos industries, afin de donner plus de travail à notre population. Ce n'est pas le résultat que la protection a amené à cette époque. Je ne sache pas qu'il se trouve dans le monde de pays où la protection ait plus de chance de réussir qu'aux Etats-Unis. Ce pays n'exporte pas plus de 8 p. 100 de tous ses produits; sauf ces 8 p. 100, sa population de 120,000,000 habitants consomme toute sa production. Mais mes honorables collègues tiendront compte que les Etats-Unis jouissent d'un climat comme n'en a pas le Canada. J'oserais dire que la situation serait la même en notre pays si nous n'avions pas nos saisons si rigoureuses. Quand arrête la construction, quand on suspend les travaux de chemins de fer, que le travail au grand air ne peut plus se poursuivre dans une douzaine d'industries et pour l'agriculture, il arrive que durant trois ou quatre mois des hommes restent sans emploi. Tel n'est pas le cas aux Etats-Unis; il n'est pas de pays pouvant être comparé au Canada sur ce point. En somme tous ces gens sont-ils plus heureux que les Canadiens, et font-ils mieux aux Etats-Unis qu'au Canada? Dans ce pays les conditions industrielles sont-elles meilleures? Je vais me permettre un autre exemple. L'autre jour, parlant de la situation de nos chemins de fer, l'ancien ministre des Finances disait: "On

chôme sur nos chemins de fer, le trafic est moins considérable, ce qui est le vrai baromètre des affaires du pays." Il y a eu diminution dans les recettes des chemins de fer nationaux-canadiens, mais mon honorable ami a oublié de dire que ces recettes de notre réseau accusaient, du côté américain, une diminution deux fois plus forte qu'au Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais l'année précédente, l'accroissement des revenus du côté américain dépasse plusieurs fois ce qu'il était au Canada. Voilà pourquoi la diminution eut lieu.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami parle toujours de l'année 1924.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par comparaison avec 1923.

L'hon. M. STEWART: Les honorables messieurs font retentir le ciel de leur dénonciation des méfaits de ce Gouvernement, qui, si le pays voulait les en croire, mène le Canada à la ruine. Mais j'ai démontré de façon concluante que les Etats-Unis, ne sont pas le paradis dépeint par les honorables messieurs; ils ne jouissent pas de l'heureuse situation à laquelle on voudrait nous faire croire, et un haut degré de protection n'a pu y empêcher la déflation. En vérité, les Etats-Unis en souffrent de fait autant que nous, et le tarif n'a rien à y voir. Je souscris à ce que l'honorable député de Toronto-Ouest a déclaré, en réponse à mon commentaire sur l'état du pays en 1893, c'est-à-dire que cet état de choses n'était pas le résultat du tarif, qu'on ne pouvait l'attribuer à cette cause, mais qu'on devait y voir la conséquence logique d'une période d'inflation. Les honorables députés d'en face me permettront d'affirmer que, dans tous les pays, la protection amène toujours la déflation, la majoration du capital et un excès d'industrialisme; et la déflation s'ensuit aussi sûrement que la nuit succède au jour.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable député prétend que la protection amène toujours la déflation.

L'hon. M. STEWART: Oui.

L'hon. M. STEVENS: Soutient-il que la déflation opérée dans tous les pays européens dans le cours de la dernière période décennale provient de la protection plutôt que des perturbations causées par la guerre? En outre, ces grands pays européens étaient-ils protectionnistes avant la guerre?

L'hon. M. STEWART: Je ne discuterai pas le cas des pays européens mais je m'attacherai à l'assertion de l'ancien ministre des Finances qui a déclaré l'autre jour que de tous les pays, c'est la France qui se trouve dans la plus heureuse des situations, à cause de son tarif protecteur qui lui permettait de progresser splendidement. Il a fallu reconstruire en France plus de 800,000 maisons par suite de la guerre, a-t-il dit. Il aurait pu ajouter que la restauration de la France a absorbé des millions et des millions. C'est indubitable.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Serions-nous en meilleure posture, si toutes nos maisons et nos fabriques avaient été détruites?

L'hon. M. STEWART: Certes non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors permettez-moi de dire à mon honorable ami que ce travail s'est terminé presque en entier vers le premier janvier 1924 et que les ouvriers sont tous à l'ouvrage dans les ateliers construits par eux.

L'hon. M. STEWART: A la fin de la guerre, le Canada a joui d'une grande prospérité durant une couple d'années. Pourquoi? Parce que nous étions à effectuer le rétablissement de nos soldats dans la vie civile et c'est la raison pour laquelle nous avions tant d'ouvrage à donner à cette époque. Et mes honorables amis ont eu parfaitement raison d'encourager cela; dans chaque province, c'était la même chose.

M. DUFF: Et le véritable motif pour lequel le Canada a construit sa marine marchande, fut de procurer du travail.

L'hon. M. STEWART: D'un bout à l'autre du pays, la main-d'œuvre abandonnait la fabrication du matériel de guerre pour se livrer à celle des produits ordinaires devenus insuffisants. Voilà ce qui nous a rendus prospères une couple d'années après la guerre, et, dans une large mesure, il faut attribuer au même fait la prospérité actuelle de la France. Je n'y trouve rien à redire, c'est un fait incontestable. Mon honorable ami prétend toutefois que la France doit sa prospérité à la protection, tandis que sa situation présente provient de la circonstance susdite. J'ai parlé des Etats-Unis. Je pense que c'est une assertion et une supposition fondées à faire touchant la situation en France.

M. SHAW: Comment l'honorable ministre voudrait-il qu'il y eût beaucoup de chômage en France, lorsque près d'un million d'hommes sont sous les drapeaux?

L'hon. M. STEWART: Comme de raison, cela contribue beaucoup à l'empêcher. Mon honorable ami (M. Stevens) a parlé cet après-midi de notre balance de commerce défavorable avec les Etats-Unis, et tout en n'appuyant pas trop sur la protection, il a déclaré qu'aussi

longtemps que nous ne réussirons pas à acquitter avec nos exportations aux Etats-Unis les intérêts sur les placements faits au Canada par les Américains, notre dette hypothécaire envers eux ira en grossissant. On proteste journellement contre l'envoi aux Etats-Unis de nos produits bruts, tels que le blé, la pâte de bois, qui pourraient être transformés ici dans nos propres établissements. En ce qui concerne la pâte de bois, les choses vont s'arranger d'elles-mêmes avant longtemps. Si je suis bien renseigné, des capitalistes américains vont venir installer deux grandes usines à papier non loin de cette ville; une autre sera établie à Winnipeg; de sorte que nos produits seront transformés ici même au Canada. Mais ce n'est pas la proposition que fait l'honorable député. A l'entendre, il faudrait relever les droits de douane, fabriquer chez nous en plus grande quantité et vendre le produit de notre travail aux Etats-Unis. Mais je me demande: si les Américains sont, au dire de l'honorable membre, si empressés d'opposer un droit d'admission aux produits fabriqués à l'étranger, comment pourrions-nous espérer pouvoir leur vendre le produit fini sortant de nos usines?

L'hon. M. STEVENS: Le ministre ne m'a pas bien compris. J'ai dit que j'arrangerais notre tarif douanier de façon à diminuer nos importations des Etats-Unise, en nous adressant un peu plus à nos propres fournisseurs, à l'Angleterre, et aux autres pays de l'Europe.

L'hon. M. STEWART: J'ai compris que notre collègue nous conseillait d'expédier aux Etats-Unis moins de matières premières et de les transformer nous-mêmes en produits fabriqués.

L'hon. M. STEVENS: Vous ne m'avez pas bien compris.

L'hon. M. STEWART: Vous avez dit: "Nous allons diminuer nos importations d'objets fabriqués des Etats-Unis, et nous allons leur vendre davantage les produits finis de nos usines". Notre collègue espère-t-il que les Américains vont se montrer plus généreux que dans le passé? Ils n'ont pas l'habitude de faire preuve de beaucoup de générosité en matière de commerce. Mais, je n'ai que faire de leur générosité.

L'hon. M. STEVENS: Je suis dans votre cas.

L'hon. M. STEWART: Notre affaire à nous c'est de s'arranger pour défendre l'intérêt du Canada, sans nous soucier si les Américains élèvent davantage leurs tarifs douaniers. Le plan de notre collègue n'a aucune chance de réussir. S'il croit que la mesure qu'il préconise empêchera les Américains de se faire créanciers de notre pays, je n'ai pas confiance que cette méthode aura un succès bien marqué. Allons-nous refuser l'aide du capital américain? Pour atteindre à la prospérité, n'avons-nous pas besoin de beaucoup de capitaux, afin d'exploiter les ressources du pays? On ne peut pas les laisser improductives. Il faut que l'argent vienne de quelque part. Je serais enchanté que l'Angleterre nous le fournît entièrement, mais on ne saurait l'espérer, quoique les capitaux anglais vont sans doute nous venir en plus grande quantité. Si la protection ne peut pas nous servir dans ce sens, quelle est son utilité? Je ne plaindrai pas la classe agricole. Je me souviens que nos adveraires ont critiqué vertement le cabinet qui ne réduisait pas assez les droits, afin de venir à la rescousse de la bonne moitié de la nation. Ce pays est certes bien difficile à gouverner. Tous ceux qui sont passés au pouvoir le savent parfaitement. Dans le centre il y a un certain nombre d'industriels qui se donnent comme un groupe très important et qui réclament le relèvement des droits, pas un relèvement raisonnable qui les mettraient sur un pied d'égalité, comme ils affectionnent de dire, avec leurs concurrents étrangers, mais un relèvement qui les favoriserait au-dessus de tout le monde. Telle est la requête qu'on nous adresse de cette partie du pays. Je refuse de croire que leur avis soit partagé par beaucoup de gens dans l'Est.

Les Provinces maritimes sont dans les mêmes conditions à peu près que les provinces de l'Ouest. L'honorable député de Northumberland (M. Snowball) rappelait à ce sujet ce que disait un ancien ministre (M. McCurdy) du cabinet précédent, et qui n'avait pas confiance dans le régime protectionniste pour le Canada. Je suis en droit de conclure que les Provinces maritimes sont comme l'Quest en faveur d'un tarif modéré.

On a dit que j'étais libre-échangiste. Si je l'avais été, j'aurais changé d'opinion pendant la guerre. Je me rends parfaitement compte qu'il est inutile de songer à établir le régime de libre-échange au Canada. J'ai fait cette assertion à plus d'une reprise depuis que j'occupe un siège ici; cependant, on m'a représenté comme l'un des membres du présent Gouvernement qui désirent effacer jusqu'au dernier vertige du tarif douanier afin d'établir le régime du libre-échange. Je n'ai jamais fait une pareille assertion, pas plus autrefois qu'à cette heure. Cependant, je ne crois pas non plus que le régime de protection adéquate ou à outrance que réclament avec tant d'insistance

mes honorables amis de l'opposition soit nécessaire dans l'intérêt bien entendu du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami a-t-il jamais eu foi dans le moindre degré de protection?

L'hon. M. STEWART: Non, si vous attribuez à ces mots le sens d'une "protection adéquate". Je crois toutefois en un tarif de revenu, car je conçois qu'il est impossible de modifier le régime établi au pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami est-il en faveur d'une protection insuffisante?

L'hon. M. STEWART: C'ela n'existe pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre a-t-il jamais eu foi dans la protection? Désire-t-il que le régime protecteur soit maintenu au Canada?

L'hon. M. STEWART: Non, pas en tant que régime.

L'hon. M. STEVENS: Vous être favorable à la protection pourvu qu'elle soit déguisée.

L'hon. M. STEWART: Pas du tout. Voilà où mon honorable ami devient parfois absolument ridicule. Les honorable membres de l'opposition sont d'avis qu'il n'existe que deux régimes en matière de politique fiscale. En premier lieu la protection, et qu'elle soit faible ou à outrance ou qu'il s'agisse simplement d'un tarif pour le revenu, c'est le régime protecteur à leurs yeux. En second lieu, il y a le régime du libre-échange. Voilà le raisonnement que mes honorables amis aiment à faire valoir et c'est avec cette argumentation qu'ils désireraient induire le peuple en erreur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami est-il en mesure d'expliquer pourquoi le Gouvernement augmente les droits sur le charbon menu? Est-ce uniquement pour des fins de revenu?

L'hon. M. STEWART: En partie, oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et pour le reste?

L'hon. M. STEWART: Monsieur l'Orateur, j'ai tenté de faire voir la divergence d'opinion qui existe entre mes honorables amis et nous-mêmes en matière de tarif. Nous n'avons pas l'intention de mettre en péril les industries du pays. Nous avons examiné avec soin l'ensemble de la situation l'année dernière, de sorte que nous n'avons causé aucun tort à l'industrie canadienne. Et du fait du remaniement que nous avons fait subir au tarif douanier, l'année dernière, nous avons réduit les prix des instruments aratoires au bénéfice de la classe agricole; ces réductions toutefois n'ont pas causé le moindre tort aux industries intéressées. Or, mes honorables amis de l'opposition avaient répété sur tous les tons: Ce n'est pas ce que vous avez fait, car vous n'avez rien accompli.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

L'hon. M. STEWART: Si ce n'est pas là un résumé honnête des arguments que mes honorables amis ont fait valoir, mes facultés auditives sont certainement défectueuses. Ce n'est pas tant ce que vous avez fait, disent-ils, —car vous n'avez rien accompli,—que ce que vous avez l'intention de faire que nous redoutons. Et ce Stewart, qui représente l'ouest du Canada, est le pire de tous; surveillez bien ses agissements! Voilà ce que mes honorables amis ont répété à plus d'une reprise. Ces paroles ont été lancées par tout le pays du haut des tribunes publiques. Or, je tiens à le proclamer ici une fois pour toutes, je ne veux pas toucher au tarif d'une industrie particulière, tant qu'il n'aura pas été établi hors de tout doute que cette entreprise manufacturière n'en souffrira d'aucune manière.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas là de la protection?

L'hon. M. STEWART: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'est-ce alors?

L'hon. M. STEWART: Nous permettons tout simplement à une industrie de débuter et de se développer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Grâce au tarif douanier.

L'hon. M. STEWART: Non pas par l'imposition d'un nouveau tarif, mais à la faveur de celui qui est déjà en vigueur. Mon honorable ami voudrait bien m'éloigner de la question que je discute en ce moment.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au contraire; continuez dans cet ordre d'idées.

L'hon. M. STEWART: Voilà bien ce qu'il voudrait. Il serait si heureux de me faire écarter de la question! Je parle donc du tarif douanier qui est et qui a été en vigueur par le passé. Je ne fais donc pas allusion au tarif qui grève les nouvelles industries, mais au tarif en vigueur. J'ai exposé clairement l'attitude que je prends. Pour ma part, j'ai réclamé la création de la commission du tarif annoncée afin que tous les représentants du peuple et moi-même soyons en mesure de nous renseigner à fond sur la situation des

industries manufacturières du pays. Et le jour où nous entreprendrons de remanier le tarif,—c'est-à-dire de l'abaisser,—car, je l'avoue candidement, 99 fois ½ sur cent, les remaniements tarifaires effectués par le Gouvernement ont été à la baisse, nous le ferons en pleine connaissance de cause. Mon honorable ami de Northumberland (M. Snowball) a donné cet après-midi une liste des articles dont les droits ont été réduits. Elle sera publiée dans les Débats et j'en recommande la lecture aux honorables députés qui se sont plaints que les tarifs n'ont pas été suffisamments diminués et que les impôts sont encore trop lourds. Voilà la réponse que je désire faire à la députation et au pays.

M. GOULD: L'honorable député veut-il bien définir cette expression "le glas de la protection"?

L'hon. M. STEWART: Avec plaisir. On a parlé du glas de la protection sur tous les tréteaux dans toutes les élections du pays.

L'hon. M. STEVENS: N'oubliez pas son origine.

L'hon. M. STEWART: Je ne l'oublie pas, mais les honorables députés ne l'ont pas employée à la louange du Gouvernement.

L'hon M. STEVENS: Aucun danger.

L'hon. M. STEWART: Ni de l'honorable député qui s'en est servi pour la première fois. Ils ont employé cette expression pour faire croire au peuple qu'il y a au sein du ministère des démolisseurs qui ne s'occupent nullement des industries du pays et qui n'ont aucun souci des capitaux placés dans ces industries. Voilà pourquoi les membres de la gauche se servent de cette expression, mais sans en obtenir le résultat espéré.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre n'a-t-il pas déclaré au cours du débat budgétaire, à la dernière session, que les réductions notables de l'an dernier n'étaient qu'un pas de fait dans la direction vers laquelle s'orientait la politique du Gouvernement et que c'était le glas de la protection?

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami a probablement raison à un certain point. Elles indiquaient l'orientation de la politique ministérielle. Je n'ai jamais nié cela et je tiens à répéter que j'ai déjà dit afin que mon honorable ami s'en souvienne et que la Chambre sache exactement quelle est mon attitude à cet égard. Je n'ai pas confiance dans une protection outrée. Je n'en aime aucune, mais il est une chose que ce Gouvernement, comme tout autre, ne doit pas perdre de vue. Le ministère actuel sera obligé d'agir avec prudence, je l'espère, mais toujours dans le bon sens.

L'hon. M. STEVENS: Quel est-il?

L'hon. M. STEWART: Eh bien! je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami. Lui tend à monter.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et vous?

L'hon. M. STEWART: A descendre autant que possible. Je compte qu'après ces observations il n'existera plus de malentendu dans les esprits des membres de la gauche.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre veut-il bien répondre à l'honorable député d'Assiniboïa (M. Gould)?

L'hon. M. STEWART: C'est ce que j'ai déjà fait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas entendu, les autres non plus.

L'hon. M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, le règlement ne peut-il être observé? Je désire entendre le discours de mon honorable ami et non pas du chef de l'opposition.

L'hon. M. STEWART: Je ne retiendrai guère plus longtemps l'attention de la Chambre. J'ai quelques mots à ajouter et je n'y manquerai pas.

M. l'ORATEUR: Je ferai de nouveau observer à la Chambre qu'il ne devrait pas y avoir d'interruption. Bien entendu, il est tout naturel que de temps à autre quelque honorable député pose une question au représentant qui a la parole mais avec son consentement, ou bien demande une explication. Cependant, lorsque les interruptions sont trop fréquentes, le privilège dégénère en abus. J'espère que la députation permettra à l'honorable député de continuer son discours.

L'hon. M. STEWART: Monsieur l'Orateur, je crois en avoir assez dit pour montrer que le pays n'est pas dans le déplorable état que donnent à entendre les honorables députés de la gauche. J'ai expliqué suffisamment que la comptabilité publique est en sécurité entre les mains du ministre intérimaire des Finances (M. Robb) et qu'elle indique bien la véritable situation de nos chemins de fer. Mes observations suffisent pour convaincre les honorables députés de la gauche que la panacée de tous nos maux sérieux ou peu importants, ne réside pas dans une plus grande protection.

Me permettra-t-on maintenant de dire quelques mots des perspectives du Canada. Il nous faut tenir compte de nos conditions,

de notre climat, de notre situation géographique avec une superficie septentrionale peu considérable mais une immense étendue à l'est et à l'ouest, un population éparse, et des difficultées provoquées par les marchés que nous ont fermés les Américains. Cependant je n'avouerai pas un seul instant qu'une protection plus élevée remédierait à ces difficultés. Nous avons d'immenses ressources naturelles à mettre en valeur, des richesses en houille surtout et je vais dire un mot là-dessus parce que les honorables députés veulent savoir ce que nous comptons faire pour avoir raison du problème de la houille.

On a beaucoup parlé d'un programme national touchant l'approvisionnement du charbon au Canada. Depuis deux ans les fonctionnaires de mon département étudient la situation au Canada et, si on me permet d'y consacrer un moment ou deux, je voudrais mentionner des recherches faites l'an dernier sur l'exploitation de la houille aux Etats-Unis en tant qu'elle intéresse le Canada. Nous avons du charbon en abondance; mais le malheur veut qu'il se trouve à l'extrême Est, en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick et dans une région éloignée de l'Ouest, en Alberta et en Colombie-Anglaise. Dans toute l'étendue des régions centrales du Canada on n'a pas découvert de richesses houillères jusqu'à présent; il nous a donc fallu importer tous les ans de 22 à 23 millions de tonnes de charbon des Etats-Unis. Il a été dit que dans un pays au climat rigoureux le charbon est aussi indispensable que le pain. En conséquence nous avons jugé que le premier problème à étudier était celui du combustible qui sert à chauffer les habitations. Je constate une importation annuelle de 4 millions de tonnes d'anthracite à cette fin; on en importe jusqu'à Winnipeg dans l'Est; il en vient même aux Provinces maritimes, mais peu; presque toute cette houille maigre sert à approvisionner les provinces de Québec et d'Ontario. L'an dernier nous avons voté un crédit pour encourager le transport du charbon domestique des Provinces maritimes et de l'Ouest canadien. A cause de la grève les mines de l'Ouest n'ont rien produit l'an dernier; cependant nous avons le ferme espoir,—et je vais demander un nouveau crédit à cette fin,—que nous pourrons avoir un mouvement d'au moins cinquante ou cent mille tonnes de charbon par convois entiers formés de wagons de fortes dimensions chargés à capacité, ce qui nous permettra de déterminer un tarif pour le transport de la houille. Nous comptons opérer ce déplacement pendant la saison d'été alors qu'en général le matériel roulant des voies ferrées est immobilisé et que l'exploitation minière dans l'Ouest ralentit sensiblement. Si l'extraction de ce charbon est possible à raison de $3.50 la tonne et si l'on peut en effectuer le transport au taux de $6 la tonne, il y a tout lieu de croire qu'on en pourra approvisionner le district de North-Bay, voire même alimenter toute la région septentrionale de l'Ontario et tout le territoire jusqu'aux charbonnages. A ce que je crois on ne pourra faire plus pour étendre le débouché de la houille d'Alberta; je vous exposerai tout à l'heure mes raisons. Quoi qu'il en soit, nous aurons là un mouvement d'un million à un million et demi de tonnes de houille canadienne. Puisqu'il s'agit de régions nouvelles, où l'exploitation minière se fait de plus en plus intense, il est incontestable que la réalisation des développements que nous attendons assurera un immense marché au charbon albertain.

Un coup d'œil à l'Est maintenant. Personne ne contestera que la situation minière en Nouvelle-Ecosse et en Nouveau-Brunswick est difficile. Pour une raison ou pour une autre les frais d'exploitation y sont plus élevés; en outre, on n'a pas là-bas les chemins de fer nécessaires pour rendre les marchés accessibles aux mines. Donc ces houillères peuvent difficilement faire concurrence aux mines américaines dont la situation géographique est plus avantageuse et qui s'exploitent à bien meilleur compte.

Voyons un moment la situation aux Etats-Unis. Nous avons fait des recherches très sérieuses l'année dernière sur les houillères américaines et nous avons constaté que dans les charbonnages de la Pennsylvanie, de l'Illinois, du Kentucky et de la Virginie l'extraction de la houille coûte en moyenne $2 la tonne. Il va sans dire que je ne parle pas ici de l'anthracite; j'y reviendrai plus tard. Le transport coûte en moyenne $3.50 la tonne, d'où la possibilité d'expédier à Montréal, à Toronto et même jusqu'à Fort-William. On voit du coup toute la difficulté d'élaborer un régime qui permette d'alimenter nos régions centrales du charbon de nos houillères de l'Est et de l'Ouest tout en faisant face à la concurrence des mines américaines. Nous avons découvert aussi que le rendement annuel des mines des Etats-Unis est d'environ 800 millions de tonnes dont le pays utilise seulement quelque 500 millions de tonnes. Du meilleur de notre connaissance leurs sources d'approvisionnement sont inépuisables; et grâce à des installations en tous points suffisants ils pourront toujours fournir leur marché domestique et produire un surplus. Je dis cela pour faire bien comprendre que nous n'avons nullement lieu de croire que d'ici quelque temps les frais d'exploitation augmentent aux Etats-Unis. Nous pouvons calculer que pendant quelques années le coût de production sera d'à peu près $2 la tonne, plus les frais de transport en chemin de

fer aux endroits canadiens dont j'ai parlé tantôt. En présence donc de cette situation et du fait d'une importation annuelle de 4 millions de tonnes d'anthracite,—un combustible qui coûte très cher, qui sert au pauvre comme au riche, et dont l'emploi pour le chauffage et pour la cuisine est presque général dans cette région privée de tout charbon local,—nous avons cru qu'il fallait d'abord étudier le problème du combustible destiné aux habitations et nous avons commencé des expériences visant l'utilisation possible de la tourbe et du coke.

On a dit, l'autre jour, qu'on avait découvert un procédé pour fabriquer économiquement de la tourbe combustible et pour la mettre en vente à un prix raisonnable à une distance assez courte du lieu de fabrication. Mais on nous a surtout parlé de remplacer l'anthracite par le coke. On peut fabriquer du très bon coke dans les fours Solway et le vendre au détail à $2 la tonne meilleur marché que ne se vend l'anthracite américain dans les régions manquant de combustible. Il y a une difficulté: c'est de vendre les sous-produits. Le plus abondant c'est le gaz, et il s'agit de savoir combien on peut vendre de gaz dans la localité. Il faut aussi remarquer que le gaz a pour concurrent l'électricité, dont on se sert maintenant beaucoup pour la cuisine, et il faut donc vendre le gaz à bon marché. Mais c'est possible. On l'a démontré d'une façon pratique à Hamilton. Les expériences qu'on faites depuis un an ont donné d'excellents résultats. Nous savons maintenant que le prix de revient permettra de vendre le combustible à $2 ou $2.50 la tonne meilleur marché que l'anthracite que le consommateur a acheté jusqu'ici. Cela signifie une économie considérable pour les gens de cette région. J'ai l'intention de déposer un projet de loi pour aider à la réalisation de ce projet.

M. CARROLL: Le ministre a dit que le prix de revient pour le charbon était de $4 aux Etats-Unis?

L'hon. M. STEWART: Pas aux Etats-Unis.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Le ministre a dit $4.

L'hon. M. STEWART: Si je l'ai dit, je le regrette.

M. FORKE: Le ministre a mentionné ensuite le prix de $2.

L'hon. M. STEWART: J'ai voulu dire qu'en général, le prix de revient là-bas était de $2. Si j'ai mentionné le chiffre de $4, j'ai voulu parler du prix de revient par tonne dans les mines canadiennes, et c'est même un peu plus, presque $4.50. Je dis franchement qu'on devrait et qu'il est possible de diminuer le prix de revient en Canada; nos houillères vendraient beaucoup plus. Mais au sujet de la situation actuelle, j'ai dit qu'on espérait établir des fabriques de coke dans l'est, à Montréal, Québec et autres grandes villes, afin de de diminuer autant que possible les importations d'anthracite dans cette région en y substituant le coke de bonne qualité qu'on peut obtenir du charbon menu de la Nouvelle-Ecosse. Voilà ce que nous espérons réaliser et on donnera ainsi aux mines de la Nouvelle-Ecosse, en plus des autres avantages dont elles jouiront, le moyen de vendre au moins un million et demi de tonnes d'un produit dont on jette la plus grande partie à présent.

On importe en Canada, monsieur l'Orateur, surtout depuis 1921, de plus en plus de charbon menu qui se vend à la mine à $1 la tonne; c'est un combustible qu'on peut vendre au Canada à un prix exceptionnellement bas. On a changé les foyers des usines pour pouvoir y brûler du charbon menu, on a installé de nouvelles grilles de foyer dans les manufactures et il est certain qu'on réussit ainsi à diminuer les frais de combustible. Mais on a découvert qu'on consume beaucoup plus de charbon menu qu'auparavant et on a eu de la difficulté à empêcher d'en importer une grande quantité dans Ontario et Québec, qui aurait dû être déclarée comme tout-venant. Nous avons beaucoup perdu en droits de douane et, en outre, la vente de ce charbon à Winnipeg et dans l'Ouest a diminué d'autant la clientèle des mines de l'Alberta qui approvisionnaient auparavant cette région. Les houillères de la Nouvelle-Ecosse comme celles de l'Alberta ont eu à en souffrir. J'espère que cette augmentation d'impôt douanier corrigera la situation et que nous n'aurons plus à nous préoccuper de savoir si ce produit entre au Canada à raison d'un droit de 14 c. alors qu'il est sujet à un droit de 53 c. Une diminution de 3 c. n'est pas énorme, mais il faut se rappeler que les chemins de fer canadiens qui achètent leur charbon aux Etats-Unis en profiteront jusqu'à un certain point. Je dois ajouter qu'on a étudié soigneusement l'effet que cela pourrait avoir sur les manufacturiers et je crois pouvoir assurer à la Chambre que pour les manufactures consumant exclusivement du charbon menu, les frais généraux ne seront pas augmentés d'un cinquième d'un pour cent par cette hausse des droits de douane. On ne fera donc aucun mal, mais l'on aug-

mentera les débouchés pour la houille venant de l'Est et de l'Ouest et ainsi on aidera une industrie qui traverse une crise difficile. Il est vrai que les droits ne sont pas cause de ces difficultés. Ces mines ont vu de fréquentes grèves. L'été dernier, une grève s'est produite en Alberta et il en existe une maintenant dans la Nouvelle-Ecosse. Ces grèves ont un fâcheux effet sur l'industrie houillère. Mais j'affirme—et c'est un point que je veux faire ressortir—que, d'une manière ou d'un autre, une baisse doit se produire dans le coût de production,—tant dans l'Est que dans l'Ouest —pour que les propriétaires puissent offrir leur charbon à un prix plus modéré que par le passé et je ne crois pas qu'ils puissent se plaindre des tarifs de chemin de fer.

M. MILNE: Je vois dans les journaux que les chemins de fer des Etats-Unis se proposent de réduire les tarifs de 50c. par tonne. Le ministre en a-t-il entendu parler?

L'hon. M. STEWART: J'ai aussi lu cela. On a dit que c'était pour faire face à l'augmentation des droits, mais, jusqu'ici, on n'a donné aucun avis de cette réduction et je doute qu'elle se produise pour la raison que les Etats-Unis transportent le charbon comme une des marchandises le meilleur marché. Les tarifs de transport sont un peu plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada, mais il n'en est pas ainsi pour le charbon. Je pourrais citer des chiffres à mon honorable ami, mais je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre à ce sujet et la question sera discutée plus à fond quand le projet de loi sera présenté.

Pour terminer, je ne vois pas pourquoi nous envisagerions l'avenir en noir. En agriculture, nous n'avons fait qu'effleurer les faits. A ce sujet, j'ai quelque chose à dire. Parlant des terres arables, nous avons environ trois cents millions d'acres de bonnes terres arables convenant à la culture ou aux pâturages. Les terres utilisées actuellement par l'agriculture ne forment pas un total de plus de soixante millions d'acres. Nous avons donc de la place pour nous développer et progresser; plus de 50 p. 100 de notre population pratiquent cette industrie et je compte que cette proportion se maintiendra. On a beaucoup parlé du marché domestique. Quels que soient les progrès accomplis par ce marché, cela n'aidera pas beaucoup l'agriculteur qui cultive sa terre parce que, d'ici à dix ou vingt ans, les prix des principaux articles de production ne seront pas fixés ici, mais sans doute en Grande-Bretagne.

M. LADNER: Ces chiffres comprennent-ils toutes les terres cultivables.

L'hon. M. STEWART: Ce sont toutes les terres arables du Canada. J'ai parlé de cela simplement pour indiquer comment nous pouvons accomplir de progrès sous ce rapport.

On a parlé des forces hydrauliques et c'est une question que j'aurais dû aborder. Mon honorable ami de Vancouver-Centre en a parlé cet après-midi. Il nous a dit que l'imposition d'une taxe sur l'exportation de l'énergie électrique ne signifiait à son sens qu'une seule chose, c'est-à-dire que nous voulions encourager l'exportation de cette force motrice. En ce qui me regarde comme ministre et comme membre du cabinet, je n'en ai jamais entendu parler, mais j'ai entendu plutôt le contraire. Actuellement, il existe une loi nous autorisant à émettre des permis valables durant une année et, d'après ce que je puis apprendre, c'est tout ce que le Gouvernement entend faire. Quelles que soient ses intentions, je n'ai pas entendu dire que le Gouvernement voulut modifier sa ligne de conduite sous ce rapport. Ce que j'avance est en dépit du fait que nous n'exploitons qu'environ trois millions de chevaux vapeur alors que nous pourrions exploiter quarante et un millions, mais je suis d'avis qu'il est de bonne politique de conserver notre force motrice canadienne à bon marché pour faire progresser l'industrie canadienne et je ne vois aucune objection à ce qu'on taxe son exportation. Toutes les exploitations produisent un surplus de force motrice et c'est surtout cela qu'elles exportent. Je crois que la commission hydroélectrique, de Niagara, est liée par un contrat à long terme, mais je ne connais pas d'autres cas. Je me suis renseigné à ce sujet et c'est, que je sache, le seul contrat de ce genre qui existe. Je crois que comme moyen d'aider au progrès des exploitations nous avons le droit d'imposer une taxe d'exportation sur la force motrice qui quitte le pays pour aider au développement d'industries venant concurrencer les nôtres. Nous avons donc d'immenses moyens de développer cette force et n'avons nous pas besoin des capitaux pour le Canada? Le capital nécessaire à l'exploitation se trouvera au Canada. Il y a une certaine satisfaction à pouvoir se dire que 80 p. 100 de notre dette est due à des Canadiens et que l'intérêt retombe dans le pays. Mais nous aurons besoin de cet argent et de bien d'autres millions pour aménager notre énergie hydraulique, et développer notre agriculture, nos mines et nos pêcheries.

D'après les meilleures autorités minières en Canada, l'exploitation de nos mines est à peine commencée, ses perspectives sont immenses, et son développement d'ici à très peu d'années sera phénoménal, le monde a les

yeux sur le Canada et le développement des mines dans l'Ontario et le Québec est sans précédent.

Quant aux pêcheries rien n'a été fait pour les mettre en valeur dans ma province, la Saskatchewan, et le nord du Manitoba.

M. FORKE: Oh! oui.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami a le lac Manitoba à l'idée, je parle de la région bien au delà. La baie d'Hudson abonde de poissons et qu'a-t-on fait pour y étendre la pêche. Je parle de ces choses avec confiance, espérant que ces sombres pressentiments sur l'avenir du Canada cesseront bientôt. Avons-nous l'air d'être à bout? Il est parfaitement vrai que nous avons trop de chemins de fer, cependant nos richesses naturelles en justifient la construction. Tout ce qui nous manque, c'est la population; voilà ce qu'il faut au Canada. Nous ne pouvons peut-être pas manifester autant d'optimisme relativement à nos forêts. Nous devons changer les choses si nous voulons rétablir l'équilibre; en d'autres termes, nous devons reboiser autant que nous déboisons. J'aimerais, si cela est raisonnablement possible, établir dans la province de mon honorable ami une fabrique de bois à pâte dont la coupe serait réglée de manière à lui assurer dans le territoire qui lui serait réservé, une matière première inépuisable.

Voilà quelques-uns des sujets sur lesquels je désirais appeler l'attention des honorables députés. J'ai parlé plus longtemps que je me proposais. J'ai essayé de montrer aux honorables membres de l'opposition qu'il ne devraient pas représenter l'agriculture et l'industrie canadiennes sous les couleurs qu'ils lui prêtent et que nous passons seulement par les mêmes épreuves que les Etats-Unis, L'Angleterre et l'Europe continentale. J'ai voulu démontrer combien il est chimérique de prétendre comme nos honorables amis de l'opposition qu'un relèvement de tarif, qui rendrait hautement protectionniste, guérirait tous nos maux. Je m'en tiens là, laissant au pays et à la Chambre le soin d'en juger

M. SENN: Monsieur l'Orateur, je désire exposer brièvement les raisons qui m'engagent à intervenir dans cette discussion des propositions formulées par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb). Je me joins d'abord à ceux qui l'ont déjà félicité de sa concision; mais c'est là toute les félicitations que je puis lui adresser. Je crains que le Gouvernement ne se rende pas suffisamment compte du sentiment populaire en matière d'économie et de droits douaniers. Les propositions soumises à la Chambre ne soulageront certainement pas l'industrie qui souffre d'impôts élevés et qui a besoin d'être protégée. D'autre part, la déclaration faite l'autre soir par le chef du parti progressiste (M. Forke) montre bien que ceux qui s'attendent à de nouvelles diminutions de droits ne sont pas satisfaits non plus. Et le pire, dans tout cela, c'est que le peuple attend en vain ce qui l'aidera dans la situation difficile où il se trouve et qui est en grande partie l'œuvre de la politique d'inertie du Gouvernement actuel.

J'ai suivi assez attentivement le discours que vient de prononcer le ministre de l'Intérieur (M. Stewart). Il s'est vivement efforcé de démontrer qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer et que le Canada est prospère, du moins dans une certaine mesure. Mais il pourra difficilement en convaincre le peuple du Canada. Partout où vous allez, vous entendez les gens dire: Que fait le Canada? Pourquoi n'est-il pas plus propère? Pourquoi y voit-on tant de chômage et de misère? Le Gouvernement ne gagne rien à méconnaître la situation et à ne rien faire pour l'améliorer. On aperçoit maints signes de l'absence de prospérité et du fait que nous traversons des temps difficiles. Permettez-moi d'en indiquer à la Chambre quelques-uns que tout le monde remarque et qui n'admettent pas de discussion. On a assez parlé de chômage en cette Chambre pour convaincre tout le monde que ce fléau existe, même trop dans ce pays De plus, on a souvent parlé, depuis le commencement de la session, de la question de l'émigration. Tout le monde admet que le nombre de ceux qui quittent le pays est alarmant. De plus, nous avons des fabriques dont les portes sont fermées, nous en avons des centaines, des milliers peut-être. Nous avons des faillites; nous avons des maisons vacantes; nous avons les déficits des chemins de fer; notre revenu a diminué comme nous l'a dit le ministre suppléant des Finances. Parmi toutes ces conditions, la plus regrettable est sans aucun doute le manque de confiance de la part des industries, et tous les discours des membres du gouvernement et toutes les statistiques que le premier ministre a fournies au cours de son discours sur l'adresse ne pourront convaincre le peuple du Canada que nous sommes dans une situation prospère. Le peuple qui a ces conditions constamment sous les yeux sera porté à mettre en regard l'exposé de la politique libérale que l'on trouve au discours du budget avec la politique progressive et pratique que renferme la résolution inscrite au Feuilleton au nom du leader de l'opposition (M. Meighen). Cette résolution spécifie le besoin urgent d'une révision immédiate du tarif, et je suis un de ceux qui

croient que le principe de la protection devrait guider toute révision de ce genre. Les droits de douane qui suffisaient il y a vingt ans ne suffisent plus aujourd'hui. Je n'attache aucune importance à une faible altération du tarif ici et là, élevant les droits un peu sur le charbon, les abaissant un peu sur certaines denrées essentielles et ainsi de suite. Ce n'est pas du tout ce que l'on devrait faire. Nous devrions entreprendre une révision scientifique de toutes la liste. Lorsque je parle de la révision de tout le tarif, je ne veux pas dire que dans chaque cas la révision devrait se faire en vue de la hausse. Il peut se faire que dans certains cas la révision comporte une baisse tout en retenant une protection qui permettra aux industries de subsister.

Parlant, cependant, de la réduction du tarif, on ne peut s'empêcher de s'étonner de l'attitude des honorables députés qui siègent à notre gauche, au cours de la session actuelle. Pendant les trois sessions qui ont précédé celle-ci, ils se sont constamment et effectivement efforcés d'obtenir une réduction du tarif, et le Gouvernement a été forcé d'acquiescer à leur demande parce qu'il avait besoin de leur appui. Mais depuis le commencement de cette session, je me suis demandé pourquoi le parti progressiste n'a pas exigé une nouvelle réduction du tarif et pourquoi il n'ont pas pris davantage part au débat sur l'adresse. S'ils avaient formulé leurs demandes pendant le débat sur l'adresse, je suis certain que le Gouvernement aurait été forcé de faire de nouvelles concessions. Il semble, cependant, qu'ils ont accepté le mandat du premier ministre qui déclara dans un discours prononcé à Toronto qu'il n'y aurait pas de réduction dans le tarif cette année. Ils semblent faire un geste dans l'autre sens maintenant, mais la soumission avec laquelle ils ont accepté ce mandat indique une ou deux choses à cette Chambre, ou que leur attitude sur la question du tarif change, ou qu'il existe une certaine entente entre les deux partis.

Il est vrai que l'on a entendu un ou deux discours libre-échangistes de la part du groupe progressiste au cours de la session. L'honorable représentant de Saskatoon (M. Evans) a prononcé un discours libre-échangiste au cours du débat sur l'adresse. Entre autres choses, il mentionna la qualité inférieure des marchandises que produisait une certaine verrerie située à Hamilton et qui a dû fermer ses portes. Il ajouta que d'autres industries demandaient un tarif plus élevé parce qu'elles devaient réduire la qualité de leur produit. Je me demande s'il a voulu dire à la Chambre que les fermiers unis de Québec qui réclamaient la protection pour certaines de leurs denrées essentielles produisent des denrées de qualité inférieure. J'ai ici le rapport de la convention annuelle de l'Association des maraîchers de l'Ontario à laquelle on adopta une résolution réclamant une plus grande protection sur les légumes et sur certains autres produits de la ferme. Je me demande si l'honorable député désirait laisser entendre que la qualité de leur produit n'était plus la même. Puis nous avons l'industrie de la laine et des articles tricotés qui a souffert sérieusement à la suite de l'augmentation de la préférence britannique et à cause de la convention avec la France. Je tiens à nier le plus énergiquement possible que les produits de nos fabriques de laine et de marchandises tricotées soient inférieurs à ceux des fabriques semblables d'ailleurs. Il est vrai qu'elles ont besoin de protection, mais elles en ont besoin pour une raison absolument différente que j'essaierai plus tard d'exposer clairement à la Chambre.

Je veux parler un peu du besoin qu'il y a de protection et surtout à deux points de vue, d'abord au point de vue agricole, puis au point de vue de l'industrie de la laine et des marchandises tricotées, laquelle est plus étroitement liée que toute autre industrie à l'agriculture, car ses matières premières sont des produits agricoles.

Si l'on désire une preuve du besoin urgent qu'il y a d'une révision du tarif pour les produits agricoles, il n'y a qu'à comparer l'échelle du tarif canadien à celle des Etats-Unis. Il y a un an ou deux, j'ai fait une comparaison précisément à ce sujet en cette Chambre; j'ai démontré clairement que, pour ce qui est des produits de la ferme, presque tous les produits américains peuvent entrer dans notre pays à un taux plus bas que celui accordé aux produits canadiens entrant aux Etats-Unis.

J'ai entendu divers députés de cette Chambre, surtout à ma gauche et quelque fois en face de moi, prétendre que le fermier ne peut pas être protégé. Je pense que mon honorable ami de Mackenzie (M. Campbell) a déclaré cela l'autre soir. Je ne puis aucunement admettre cela.

Je crois que le fermier peut bénéficier d'une politique protectionniste convenable, et cela de deux façons: En premier lieu, notre politique de protection devrait avoir pour but d'inspirer la confiance aux industries, qui donnent de l'emploi à notre population de consommateurs, et en ce faisant, d'aider à créer et à maintenir un marché domestique considérable; en second lieu, si nous voulons que cette politique soit efficace, notre marché domestique doit être protégé contre la con-

currence indue de la part des produits étrangers par l'imposition de droits suffisants sur tous les genres de produits de la ferme.

Pour faire comprendre mon premier argument, qu'il me soit permis de rappeler le débat qui a eu lieu en cette Chambre au sujet du nombre de gens qui ont quitté le Canada durant les trois dernières années. Personne ne niera que ce nombre est si grand qu'il en est alarmant. Le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) a prouvé l'autre jour, à la satisfaction de la Chambre, qu'on peut raisonnablement évaluer ce nombre à environ 600,000.

J'ai ici un exemplaire d'un bulletin publié par le département du Travail et intitulé "Les prix en Canada". A la page 22 de ce bulletin, on peut voir le budget hebdomadaire d'une famille. D'après ce document, j'ai fait une liste des denrées, avec leurs prix, comme nous les trouvons provenant des fermes canadiennes, et je trouve que le coût moyen, par personne, s'élève à quelque chose comme $1.66 par semaine. Si ces 600,000 personnes avaient pu être gardées au Canada, par une sage politique de protection, elles auraient consommé, à ce taux, quelque chose comme $5,179,200 de produits agricoles par année; autrement dit, elles auraient consommé $130 de produits de chacune des 40,000 fermes canadiennes. Prenons cela sous un autre point de vue. D'après les rapports officiels que j'ai ici, nous avons exporté l'an dernier 13,648,000 livres de beurre. Si chacune de ces personnes avait consommé 23 livres de beurre, ou moins d'une demi-livre par semaine, nous n'aurions eu aucun excédent à exporter, et notre marché domestique aurait pu absorber à lui seul tous nos produits. En 1923, nous avons exporté près de 3 millions de douzaines d'œufs, et nous en avons importé presque autant. Si, grâce à une bonne politique de protection douanière, nous avions gardé ces gens dans notre pays, nous n'aurions pas eu besoin d'exporter nos œufs. On pourrait en dire autant des autres produits agricoles. D'autre part, si les impôts douaniers sur les produits agricoles étaient suffisamment élevés dans beaucoup de cas, le produit américain n'aurait pas accès à nos marchés au moment où nos prix laissent une marge de profit sur le coût de production. On le constate particulièrement en ce qui concerne les fruits et légumes frais, le beurre, les œufs et autres produits agricoles. Le produit américain entre au Canada au moment où les prix sont particulièrement élevés, et il arrive que, lorsque nous sommes prêts à vendre nos propres produits, les prix commencent à diminuer et le producteur canadien retire moins sur son propre marché que n'a obtenu l'importateur. Si quelqu'un doit profiter de la hausse, c'est bien le producteur canadien.

En 1919, le parti libéral avait, comme article de son programme, l'entrée en franchise des denrées alimentaires. On voulait sans doute par là s'attirer la bienveillance des consommateurs des villes; mais le public ne peut pas bénéficier de cette entrée gratuite des denrées alimentaires si sa faculté d'achat est amoindrie par une injuste concurrence au détriment de ses propres produits. Les droits de douane sur les produits agricoles qui suffisaient il y a vingt ans, quand les prix de ces produits étaient très bas, ne suffisent plus aujourd'hui; et on peut dire avec juste raison que le tarif douanier fait, jusqu'à un certain point, une distinction préjudiciable au cultivateur canadien. Néanmoins, si l'on revisait le tarif des droits de douanes relatifs aux produits agricoles de manière à assurer une protection convenable, je suis persuadé que ces critiques cesseraient.

Le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) a parlé ce soir d'un tarif purement fiscal, et je pense que le sous-amendement présenté l'autre soir par le chef du groupe progressiste (M. Forke) avait trait à la même question. Je prétends qu'un tarif protecteur est aussi un tarif fiscal et, à l'appui de cette affirmation, je cite des statistiques. Que s'est-il produit à la suite de la réduction de certains droits d'entrée effectuée par le gouvernement actuel, surtout en 1922-23? En 1919, nos importations sujettes aux droits de douanes s'élevaient à $526,494,000, tandis que l'on percevait $158,046,000 en droits d'entrée. En 1924, à la suite des réductions effectuées par le Gouvernement actuel ces importations passèrent à $591,142,000, tandis que l'on percevait $124,114,000 en droits; ce qui montre que, tandis que nous importions plus de marchandises imposables, l'on percevait un revenu beaucoup moins élevé. D'un autre côté, voyons ce qui se produisit aux Etats-Unis avant et après la mise en vigueur du tarif Fordney. En 1920, ce pays importait pour $1,985,865,000 de marchandises imposables, tandis qu'on y percevait $325,645,000 en droits de douane. En 1923, après la mise en vigueur du tarif Fordney, les importations imposables étaient réduites à $1,651,110,000, tandis que l'on percevait un revenu de $582,764,000, soit une augmentation de 75 p. 100. Cela démontre, monsieur l'Orateur, qu'un tarif protecteur est aussi un tarif fiscal et qu'il constitue la meilleure méthode, et la plus efficace, d'augmenter les revenus provenant des droits de douane.

J'ai dit, il y a quelques minutes, qu'il y a un rapport étroit entre l'industrie de la laine et l'industrie agricole. Le Canada est un pays

froid en hiver, et chaque Canadien est intéressé à la production et à la fabrication de la laine. Le Canada consomme chaque année environ 70 millions de livres de laine brute, c'est-à-dire telle qu'elle est au moment de la tonte, et comme on l'achète du producteur. En 1924, nous avons produit 13 millions de livres de laine, de moutons ou d'agneaux. Nous en avons exporté 6,300,000 livres, ou environ la moitié de notre production, tandis que nous avons importé 33 millions de livres de laine en suint, soit à l'état naturelle, soit sous forme de peignés, de peignons, de déchets ou de filés. Mais nous importions également, sur le pied de laine en suint, 40 millions de livres de laine d'une élaboration plus avancée que l'état de filés. On compte au Canada environ 40,000 fermiers qui élèvent des moutons, et ils trouvent que cet animal est de bon rapport. Tous ceux qui suivent les rapports des marchés du bétail savent que les agneaux se vendent à un prix uniforme et assez élevé. Notre laine se vend aussi à un prix plus élevé qu'autrefois. On affirme qu'il se consomme de nos jours, dans le monde entier, 300 millions de livres de laine, chaque année, de plus qu'avant la guerre, et cependant le nombre des moutons du monde entier est moindre qu'avant la guerre. Dans un pays comme le Canada, où, à cause du climat, tout le monde doit porter des vêtements de laine pour se préserver du froid, il semble que l'élevage des moutons devrait être pratiqué par les agriculteurs. Le tarif des droits de douane relatifs à la laine est désuet; il fut établi pour répondre à des exigences qui ne se font plus sentir. Pour faciliter l'élevage des moutons au Canada, il nous faudrait un tarif établi d'après les données de l'expérience, qui encouragerait les industriels canadiens à fabriquer des lainages avec notre laine brute, ce dont bénéficieraient nos fermiers et les ouvriers des fabriques de tricots.

On a cité beaucoup de statistiques en Chambre depuis un an ou deux pour établir l'état précaire de l'industrie lainière et des tricots. Par suite de l'augmentation considérable du tarif de préférence britannique, consentie en 1922-23, les importations de laine et de tricots ont considérablement augmenté. Pour démontrer le résultat de l'augmentation de la préférence britannique, j'ai noté, dans les bulletins mensuels du commerce extérieur du Canada, le montant total de nos importations de laine et de tricots venant de Grande-Bretagne, pendant les années civiles 1921 et 1924. En 1921, nos importations s'élevaient à $22,014,757, et, en 1924, à $31,430,902, soit une augmentation d'environ 43 p. 100. En 1921, nos importations de tricots venant de Grande-Bretagne étaient de $2,897,072; en 1924, elles étaient de $4,369,354, soit une augmentation d'un peu plus de 50 p. 100. On peut établir une comparaison semblable quant aux importations de marchandises de laine ou de tricots venant de France, avant et après le traité commercial franco-canadien. Ce traité fut mis en vigueur en septembre 1923. Pendant les 12 mois qui précédèrent cette date, nos importations de tricots venant de France s'élevaient à $1,439,748. Durant les 12 mois qui suivirent cette date, ces importations passèrent à $2,246,813, soit une augmentation d'environ 125 p. 100.

Cela ne peut que nuire à la vente du produit canadien. Nos fabriques de tricots, ayant à payer des salaires élevés, ne peuvent soutenir la concurrence avec celles d'Allemagne, de France et de Grande-Bretagne, qui paient des salaires minimes. J'ai ici deux coupures, l'une prise dans le *Toronto Star* du 3 février dernier, et qui renferme une réclame en faveur de chandails français se vendant 98c.; l'autre est prise au catalogue Eaton, pour le printemps de 1925, annonçant des chandails de Paris, de laine pure et de couleurs nuancées se vendant 95c.

Pas n'est besoin de dire que nos fabriques canadiennes ne pouraient songer à soutenir la concurrence à de tels prix. Il s'ensuit que les compagnies qui ont voulu rester loyales à leurs employés et tenir tête à une telle impitoyable concurrence en sont rendues dans une situation désastreuse et perdent encore de l'argent. J'ai à la main copie du rapport annuel d'une des plus grandes fabriques de tricots du Canada et elle déclare une perte de $52,000 sur ses opérations au cours de l'année dernière. Je veux demander avec instance au ministre intérimaire des Finances de remédier à un tel état de choses. Il est certain que le Gouvernement ne veut pas rester inactif et voir périr nos industries organisés aux prix de tant d'années de soin et de sacrifices, pour faire place à la concurrence étrangère qu'elle ne peuvent pas soutenir. Il est reconnu que nos ouvriers canadiens ne sauraient vivre avec la moyenne des salaires payés aux ouvriers des fabriques de France ou d'Allemagne. J'ai un tableau comparatif des salaires payés en Angleterre et au Canada dans ces établissements:

	Yorkshire	Canada
Bobinage	$ 5 92	$13—$15
Tordage	6 34	13— 15
Filage	5 77	13— 15
Dévidage	6 62	17— 20
Contremaître	17 03	35— 60
Cardage	5 02	13— 15
Entrepôts, gardiens d'entrepôts	12 06	19— 22
Mélangeurs, carborisateurs et journaliers	12 06	18— 20
Hommes employés dans la salle des écrus dans les magasins et à l'emballage	12 30	19— 22
Chauffeurs et graisseurs	13 89	30—

Si nous avions l'assurance qu'une fois nos fabriques fermées, ces marchandises à bon marchés continueraient de venir au pays, ce pourrait être une excuse, mais il est à craindre qu'une fois que nos industries ne seront plus en état de faire concurrence et que notre marché sera aux mains de l'étranger, ces marchandises se vendent plus cher. Qu'on me permette de rappeler ce que disait à ce sujet en 1904 le ministre des Finance, dont nous regrettons tous l'absence. Je cite le hansard, vol. 3, page 4419. Il parlait alors des industries étrangères:

Les Américains ne pousseront jamais la philantropie jusqu'à nous vendre à bon marché pour nous être agréables. Ils envoient leurs marchandises au Canada afin de chercher à écraser nos propres industries. Et alors qu'arriverait-il? C'en serait fini du bon marché et nous aurions à payer fort cher les pots cassés. Cette façon purement artificielle de nous assurer un bon marché provisoire n'est pas chose que nous devrions approuver ou encourager en quoi que ce soit.

C'est précisément ce qui arrive aujourd'hui à quelques-unes de nos plus importantes industries. Notre industrie des lainages dépérit graduellement et sûrement et elle est à la veille de perdre le marché domestique et de céder la place à l'industrie étrangère. Quand les Canadiens verront leurs ressources épuisés et leur marché aux mains de l'étranger et à sa merci, nous paierons cher les quelques avantages dont nous avons pu jouir durant la période de fléchissement industriel. Au surplus, ce sera mettre pour longtemps dans une situation désavantageuse, la production de la laine au Canada, production qui pourrait grossir et devenir une forte source de revenus pour l'agriculteur canadien.

De même en est-il pour l'industrie des instruments aratoires et pour certaines industries agricoles. Nos arboriculteurs fruitiers, nos maraîchers, nos aviculteurs ne peuvent soutenir la concurrence d'un pays qui jouit d'un climat favorable et de la main-d'œuvre noire à bon marché dans les états du sud. Oui, le consommateur canadien souffrira grandement d'avoir profité d'un bon marché provisoire, quand il verra ses industries en faillite.

C'est une doctrine malsaine de prétendre que le public peut bénéficier de l'avilissement des prix en temps de crise industrielle. Elle équivaut à dire qu'une collectivité bénéficie de la ruine de ses membres. Conformément à une telle théorie il faudrait souhaiter voir au plus tôt la ruine du cultivateur, du manufacturier, de l'ouvrier forcés de vendre au-dessous du prix de revient. A mon sens c'est d'une bien pauvre logique.

On se plaît trop à répéter que nos fabriques de lainages ou nos autres établissements retirent la plus grosse part du prix de l'article fini. Bien souvent, on se trompe. Je vais donner à la Chambre le coût approximatif d'un épais complet de laine canadienne vendu au détail $20. En voici le coût:

Laine canadienne	$4 10
Draperie, salaires, frais généraux, savon, teintures, huiles, transport et profit	2 76
Boutons, doublures	1 25
Confectionneur, salaires, frais généraux et profit	4 89
Impôt de vente du gouvernement	65
Détaillant, salaires, frais généraux, profit	6 35
	$20 00

Epais complet de laine canadienne coûtant $35

Laine canadienne	$ 3.35	11 p. 100
Draperie, salaires, frais généraux, savon, teinture, huiles, frais de transport et profit	5 95	17 p. 100
Confectionneur, salaires, frais généraux et profits	13 65	39 p. 100
Détaillant, salaires, frais généraux, profit	11 55	33 p. 100
	$35 00	

Ce sont les chiffres pour la première partie de 1924 et ils servent à prouver qu'il ne revient à nos fabriques qu'un très faible pourcentage du prix de détail pour la transformation de la matière première en drap fini.

Je soutiens, et avec une grande vigueur, que si le peuple canadien juge désirable l'établissement d'une industrie prospère des lainages quant à la production et à la fabrication, laquelle emploiera un nombre considérable d'ouvriers à l'avantage du pays, laquelle absorbera en matière première une très grande partie de notre production, il devra employer les mêmes méthodes que les autres pays protectionnistes.

Je tiens à mentionner une des propositions relatives au budget qui recevra au moins une certaine mesure d'approbation de ce côté-ci de la Chambre; la création d'une commission consultative du tarif. La constitution d'une telle commission du tarif éliminerait, je pense, la suspicion à laquelle une portion d'une industrie quelconque peut être en proie, c'est-a-dire qu'une injuste disparité marque l'imposition des droits. C'est, de la part du Gouvernement, l'aveu qu'un tarif est nécessaire, et que la seule question à régler c'est le montant des droits à imposer. Comme de raison, la réussite d'une pareille commission dépendrait dans une très large mesure de sa composition; il faudrait que ses membres fussent assez équitables pour ne pas laisser leurs préjugés en faveur de la protection ou du libre-échange influer sur leurs décisions. Si l'on nomme des hommes de ce calibre, je suis sûr que la revision du tarif se fera avec succès et au complet.

J'entends dire seulement ceci de la situation des chemins de fer, à savoir que les taux de transport sont une lourde charge pour

toutes les catégories d'industries, non seulement dans l'Ouest canadien et dans les Provinces maritimes, mais aussi dans l'Ontario. Je suis fort convaincu que la direction des chemins de fer nationaux dépense trop en matériel roulant et outillage. Si elle pratiquait l'économie à laquelle d'autres branches d'industries sont astreintes par ces temps difficiles, nous n'aurions pas à nous porter garants d'obligations jusqu'à concurrence de quatre-vingts millions par année.

A mon sens, il n'existe qu'une solution de notre problème du transport. L'exploitation de nos voies ferrées se soldera par un déficit tant que notre population n'augmentera pas et que nous n'obtiendrons pas de ce fait une plus grande circulation, et plus de marchandises et de voyageurs à transporter. Nous avons besoin de plus d'habitants et de plus de capitaux pour exploiter nos ressources.

Pour encourager la venue de cela qui nous est essentiel, nous devrions inaugurer une politique d'immigration incessante, et cela devrait, selon moi, coïncider avec la revision de tarif que j'ai préconisée. Si la confiance se rétablit dans le pays, le Canada progressera très rapidement. Quand il en aura l'occasion, le peuple canadien placera au pouvoir, j'en suis convaincu, le parti qui, au moyen de la politique exposée dans la résolution présentée par le chef de l'opposition, restaurera la confiance, développera l'industrie, accroîtra les affaires des chemins de fer, remédiera au chômage et, graduellement mais effectivement, amènera une ère de prospérité comme en mérite un pays grand et en croissance tel que le Canada.

M. ROBICHAUD: C'est avec un chagrin sincère, monsieur l'Orateur qu'au début de cette session nous avons encore à parler de la mort de collègues, et moi en particulier, pour ce qui regarde le défunt représentant d'une circonscription de ma province. Que le Nouveau-Brunswick ait pedu deux de ses députés fédéraux au cours des derniers mois, c'est une grande affliction, et je ne puis m'empêcher de profiter de la première occasion pour rendre un bref hommage à notre défunt ami John Morrissey. Peu d'hommes publics au Nouveau-Brunswick ont joui durant leur carrière de plus de respect et de confiance du public que le défunt représentant de Northumberland.

Les électeurs de ce bon vieux comté ont certes éprouvé une grande perte, mais c'est une consolation que dans leur sagesse ils aient jugé à propos d'envoyer au Parlement, pour succéder à leur député disparu, l'aîné de la famille Snowball. Les électeurs de Northumberland ont tout lieu d'être fiers de leur choix, monsieur l'Orateur, j'en suis sûr, et ils continueront durant des générations à adhérer aux principes libéraux des hommes qui ont occupé un rang si éminent dans la vie politique autant que commerciale de cette industrieuse et historique région de la Miramichi.

Depuis trois ou quatre ans, on a beaucoup parlé des Provinces dites maritimes. Quelques-uns de mes honorables amis, représentant des comtés du Nouveau-Brunswick, ne se sont pas fait scrupule de faire de la chose une question politique dans les diverses élections partielles tenues récemment dans ma province.

On ne peut pas laisser passer sans protester cette espèce de mônopole que certains hommes politiques se sont arrogé concernant les droits constitutionnels des Provinces maritimes. Je mets en doute la sincérité de ces messieurs. Je me demande si ces agitateurs ne cherchaient plutôt à atteindre le pouvoir qu'à faire reconnaître les droits particuliers des Provinces maritimes.

J'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, l'année dernière, devant cette Chambre que si les droits de nos provinces étaient en question, ce n'était que théoriquement; car, si réellement cette question existait; si des griefs pouvaient être invoqués en forme concrète, il en existerait des preuves, et l'un ou l'autre des deux partis politiques devraient en porter la responsabilité. Au vrai, nous souffrons plutôt des conséquences de notre développement national, de celle de la dernière guerre et de faits que n'avaient pu prévoir les auteurs de la Confédération. La question des droits des Provinces maritimes est donc une affaire d'intérêt général. Il n'appartient donc pas à un parti quelconque de s'en constituer le champion. Au contraire, tous ceux qui m'entendent ce soir ont le devoir de travailler à sa solution.

Je continue de douter que nos embarras dépendent d'un vice de notre Constitution. Mais ces embarras existent. M. Belding qui vient d'achever une tournée dans la Confédération pour découvrir la cause des difficultés dont se plaignent nos provinces a parlé, il y a trois semaines, à un banquet donné en son honneur à Saint-Jean, M. Belding avait été autorisé par le *St. John Telegraph Journal* à entreprendre cette mission dont il est un de rédacteurs les plus distingués. M. Belding fit un récit de son voyage et termina par les paroles suivantes:

Messieurs, j'aurais beaucoup de choses à ajouter. Je le ferai un de ces jours, je l'espère, mais il faut que je termine. J'ambitionne plutôt le rôle de prophète prêchant un nouvel évangile qu'annonçant des malheurs à sa nation. Je reviens dans les Provinces maritimes

non pas porteur d'une promesse mais d'un appel à votre patriotisme. Nous avons assisté à la naissance de la Confédération. L'occasion nous est offerte de prendre part à un grand mouvement pour assurer la permanence du régime. Allons-nous refuser notre concours parce que la tâche nous paraît ingrate ou trop difficile? Ne nous tournerons-nous pas vers cette nouvelle aurore d'un grand jour pour aider à créer sur cette moitié d'un continent un Etat prospère et animé d'un esprit patriotique qui en assurera le succès? Voilà notre devoir et j'ai confiance que nous n'y faillirons pas.

Je crois, monsieur l'Orateur, que cette déclaration comporte une grande leçon. J'en déduis que les embarras des Provinces maritimes ne sont pas particulières à nos régions. Ces difficultés se retrouvent dans toutes les parties et dans toutes les classes de la nation. Les maux dont souffrent les populations maritimes sont les mêmes partout ailleurs en Canada. Le remède à apporter à cet état de choses doit faire l'objet des recherches de tous et chacun des membres du Parlement.

Le Nouveau-Brunswick a fait de nombreux sacrifices pour se tenir au niveau du progrès accompli par nos voisins les Américains de la Nouvelle-Angleterre et les Canadiens de la province de Québec. L'excellence de notre réseau routier est partout reconnu. Le Nouveau-Brunswick offre de nombreux avantages aux touristes. La province a dépensé de grands capitaux pour établir des chemins de fer sur son territoire. Je crains qu'à cet égard nous n'ayons pas reçu toute la justice à laquelle nous avions droit. Si le montant des subventions accordées aux différentes provinces par le Gouvernement fédéral depuis 1867 peut être pris pour base du calcul de ce qui revient à chacune des provinces confédérées, on peut dire que le Nouveau-Brunswick a été traité injustement dans le partage des subsides accordés pour la construction de lignes ferrées. Je n'ai pas fait de calcul à ce sujet, mais d'après mes souvenirs des renseignements statistiques la province du Nouveau-Brunswick a reçu environ 24 millions en subventions de chemins de fer depuis la Confédération. La province d'Ontario a reçu cinq fois autant et les autres provinces proportionnellement. En consultant la statistique des chemins de fer on verra que le Nouveau-Brunswick n'a pas reçu la part qui lui revenait. Dans la construction des voies ferrées notre province a subi un préjudice à certains autres égards. Les habitants de ma circonscription sont désservis par deux embranchements qui auront besoin avant longtemps d'être améliorés. J'ai entretenu de ce sujet sir Henry Thornton qui m'a dit que le territoire traversé par ces lignes était encore trop peu peuplé pour justifier des dépenses en matériel et pour un meilleur service. Or, la population desservie par le Caraquet and Gulf Shore Railway est l'une des plus industrieuses du Canada. Je doute fort qu'il se trouve un autre chemin de fer au Nouveau-Brunswick qui desserve un nombre d'habitants plus considérable par mille que le Caraquet and Gulf Shore railway, si nous considérons les embranchments au simple point de vue des nécessités des régions rurales. Cette voie ferrée, qui dessert la côte méridionale de la baie des Chaleurs, constitue la seule voie de communication pour une population d'au delà de 28,000 habitants. Or, monsieur l'Orateur, je voudrais bien que l'on m'indiquât un autre embranchement de 90 milles desservant une population aussi nombreuse dans les autres régions rurales du Canada.

L'honorable député de Northumberland (M. Snowball), au cours de son éloquent discours de cet après-midi, a préconisé le prolongement de cette voie ferrée de Tracadie à Newcastle. Pour moi, les sommes consacrées à cette entreprise seraient dépensées utilement. Je le répète, le chemin de fer en exploitation à l'heure actuelle offre des moyens de transport à une population de 28,000 âmes tandis que le prolongement en perspective, qui s'étendrait sur un parcours de 52 milles, desservirait une population très laborieuse et transporterait le trafic d'une région riche en ressources naturelles—c'est-à-dire en produits de la forêt, des pêcheries et de l'industrie agricole. La construction de cette ligne compléterait le réseau de la côte nord-est de la province du Nouveau-Brunswick et j'ai la conviction qu'il n'y a pas une seule voie ferrée des Provinces maritimes dont l'exploitation serait plus profitable.

J'ai lu avec la plus sérieuse attention le long discours de l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) et j'avoue que c'est là un superbe effort de la part de mon honorable ami. Il manie certainement les chiffres avec une dextérité plus qu'ordinaire tandis que dans le rôle de critique financier, il serait difficile de trouver un honorable député plus averti.

Quoiqu'il en soit, monsieur l'Orateur, le fait de jongler avec les chiffres et de défigurer les faits ne saurait dépêtrer le pays des chaos où l'ont plongé les résultats inévitables de la Grande guerre ainsi que l'administration insouciante du régime qui a précédé le Gouvernement actuel. Après ce discours élaboré de l'ex-ministre des Finances, au cours duquel il a condamné sans rémission le programme fiscal du Gouvernement, de même que toutes les mesures tendant à alléger le fardeau des impôts sous lequel ploient les épaules des contribuables, il y avait lieu de s'attendre à un amendement plus efficace et d'une portée plus étendue que celui de l'honorable député.

La situation dans laquelle se trouve le pays, au dire de l'amendement de l'ex-ministre des Finances, réclame une réduction des taxes. Eh bien! Je me demande de quelle façon il est possible de diminuer les taxes si nous imposons des droits plus élevés sur les instruments de production et sur les articles de première nécessité?

N'avons-nous pas diminué le coût de l'existance en réduisant les taxes l'année dernière? N'avons-nous pas fait profiter le consommateur canadien d'un abaissement de tarif douanier, qui a occasionné une diminution de 50 millions dans les revenus du pays? Peu importe les faux-fuyants inventés par les honorables députés de la gauche, monsieur l'Orateur, le fait n'en demeure pas moins que le consommateur a bénéficié de cette énorme réduction des impôts. Mais, c'est la taxe sur les ventes que nous voulons voir réduire, s'écrient mes honorables amis de la gauche; en même temps ils proclament que l'orgie de folles dépenses à laquelle se livre le Gouvernement rend cette réduction impossible.

Nos amis de l'opposition admettront toutefois qu'ils ont dépensé sans compter, se souciant fort peu de l'économie; il a même été établi en certains cas qu'ils ont permis, au mépris de tout scrupule, à des amis politiques d'encaisser des profits de guerre excessifs. Ils ont tenté d'excuser ces scandales en invoquant le prétexte que "c'était pour gagner la guerre." Or, monsieur l'Orateur, le fait d'avoir gagné la guerre n'est-il pas un merveilleux exploit en soi? Si c'était du noble patriotisme d'aider à remporter la victoire, ce doit être aussi un acte de patriotisme digne des citoyens du Canada que de faire honneur aux engagements contractés durant la guerre

Il a été établi à maintes reprises que les dépenses ordinaires, sous le présent régime, ont été ramenées en deça de nos revenus. Le lourd fardeau sous lequel ploie le contribuable canadien est le fait surtout de dépenses extraordinaires que ni le présent Gouvernement, ni ceux qui lui succéderont, ne seront en mesure de contrôler ou d'éliminer d'ici à plusieurs années. Ce serait remplir inutilement les colonnes du hansard que de s'étendre sur le sujet. Les chiffres ont été cités à maintes reprises et ils n'ont jamais été contredits. Cependant, on prétend que le temps est arrivé de réduire les impôts de guerre. Il ne faut perdre de vue toutefois, monsieur l'Orateur, que les dépenses de guerre épuisent tout autant nos revenus ordinaires et extraordinaires à l'heure actuelle qu'à l'époque où le terrible conflit mondial battait son plein. Cela ne semble guère logique d'affirmer que les dépenses de guerre constituent encore une aussi grosse charge pour le pays qu'au milieu de la Grande guerre. Et pourtant, à mon point de vue, c'est bien là la situation. Nous avons pourvu aux dépenses de guerre par voie de gros emprunts et nous avons eu recours aux taxes de guerre pour le remboursement de ces sommes énormes. Bref, l'ensemble des dépenses de guerre a placé une charge onéreuse sur les épaules de la génération actuelle et de plusieurs générations à venir. A la clôture de l'exercice de 1914, l'intérêt à acquiter sur notre dette nationale s'élevait à $14,687,797 tandis qu'à la clôture de l'exercice de 1923, notre dette avait atteint le chiffre de $2,653,867,212 sur laquelle il fallait acquitter en intérêts la somme de $136,007,667.

Je n'ai pas sous les yeux un état exact de nos dépenses de guerre, mais on peut affirmer avec raison que nous avons à payer en chiffres ronds plus de 100 millions d'intérêts sur nos frais de guerre. Si nous y ajoutons quelque 34 millions pour les pensions militaires, nous constatons que sur ces deux chapitres seulement nous avons des charges inévitables plus grandes que jamais qui entament nos revenus ordinaires. Conséquemment, le fardeau de guerre pèse aussi lourdement que jamais sur le contribuable et la question est plus essentielle qu'elle ne l'a jamais été. Il incombe donc à tout Canadien, quel que soit son parti, d'assurer sa part du fardeau et d'aider le peuple canadien à sortir d'embarras.

L'électeur ordinaire prétendra que nous n'avons plus de dépenses de guerre. Nous avons, il est vrai, une dette qui entraîne un intérêt énorme et nous devons payer une grande somme en pensions aux soldats, mais le fait demeure que de 1924 à 1918 inclusivement, alors que nous combattions pour la liberté des pays civilisés, ce Parlement a eu recours entièrement et uniquement aux amprunts de guerre pour défrayer les dépenses de guerre. Il n'a rien fait pour établir un fonds d'amortissement et la conscription de la richesse. S'il est probablement une raison pour laquelle à titre d'électeur canadien j'ai voté contre la conscription, c'est qu'il n'y avait pas de conscription de la richesse, une grande faute, et, à mon sens, quand des profits et des fortunes immenses s'accumulaient à droite et à gauche, en ce pays, c'était le temps de prélever un impôt sur la richesse pour défrayer les dépenses de guerre. Somme toute, quand nous dressons le bilan de la situation au Canada, nonobstant le manque de prévoyance de la part de nos amis d'en face, lors de leur administration des affaires, malgré le fait qu'ils n'aient pas pourvu à l'amortissement de notre dette de

guerre et n'aient pas établi la conscription des biens durant ce grand conflit, force nous est de convenir, monsieur l'Orateur, que la situation au Canada n'est pas du tout aussi mauvaise qu'on la représente parfois. C'est une grande bévue, je pense, pour la presse de ce pays et pour les honorables députés d'en face ou à votre gauche de faire au Canada la réputation d'un pays acculé à la ruine; car, après tout, notre dette, par tête d'habitant, n'est pas supérieure à celle des Etats-Unis. Bien que nous ayons une dette énorme, les principaux créanciers du Canada sont ses propres fils et filles. Notre dette consiste au moins pour les trois quarts en emprunts de guerre émis au Canada et conséquemment nous avons pour créanciers nos nationaux. Certes ceux qui se sont montrés assez patriotes pour souscrire à ces emprunts de guerre auront, si le temps arrive où le Canada soit forcé de payer ses dettes, assez de patriotisme pour ajourner la liquidation de la dette, pour permettre au Canada et à la nation de poursuivre sa route jusqu'à l'époque, pas très lointaine, je l'espère, où nous verrons de meilleurs jours en ce pays, retirerons des revenus plus considérables par comparaison avec nos dettes, et où nous paierons et éteindrons nos dettes.

Parlant de nos honorables amis d'en face, il y a quelques instants, j'ai énuméré certains déboursés auxquels ils ont eu recours pour chercher à gagner quelques sièges dans des élections partielles tenues en ce pays depuis la dernière élection générale. Dans leurs manœuvres politiques, nos honorables amis se sont efforcés de jeter la sonde dans l'opinion publique, mais sans résultats apparents, je suis fier de le dire. Le dernier amendement présenté par l'ex-ministre des Finances, est un autre exemple frappant de leurs futiles manœuvres. D'une part, ils brandissent l'étendard de la protection, appelant sous leurs drapeaux les fabricants et les capitalistes, tandis que par ailleurs ils s'efforcent d'inculquer profondément dans les masses leur aversion contre les taxes. Le temps est venu, je crois, où l'on ne peut plus duper la nation canadienne par des manœuvres aussi sottes et aussi équivoques. Le Canada avance constamment et avec précaution vers la situation normale. Je repose de grands espoirs sur l'avenir de ce pays, j'ai foi dans la politique fiscale du Gouvernement actuel; mon très honorable chef a toute ma confiance, et pour cette raison et d'autres motifs que j'ai énumérés, c'est mon devoir d'accorder à la motion mon plus cordial appui.

(A la demande de M. Johnston, la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

La séance est levée à dix heures quarante-cinq minutes du soir.

[M. Robichaud.]

Mardi, 31 mars 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

De divers projets d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 38), déposé par M. Maybee, loi constituant en corporation les Chevaliers de Pythias du Canada.

Le 2e (bill n° 39), déposé par M. Denis (Joliette), loi concernant la Joliette and Northern Railway Company.

Le 3e (bill n° 40), déposé par M. Chevrier, loi concernant la compagnie de chemin de fer électrique d'Ottawa.

DEPOT D'UN RAPPORT DU DOCTEUR TORY SUR LE CREDIT AGRICOLE

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je demande à déposer le rapport supplémentaire sur le crédit agricole, par le docteur H. M. Tory. Je propose de plus:

Qu'il soit imprimé pour distribution 450 exemplaires en anglais et 150 en français de ce rapport et qu'il soit sursis à l'application de l'article 74 du règlement à cet égard.

(La motion est adoptée.)

NOMINATION DU COMITE SPECIAL SUR LES TARIFS MARITIMES ET LA CONVENTION CONCLUE AVEC SIR WILLIAM PETERSEN

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je propose la motion dont j'ai donné avis ces jours derniers:

Qu'un comité spécial comprenant MM. Black (Halifax), sir Henry Drayton, Duff, sir Eugène Fiset, Halbert, Johnston, Kennedy (Glengarry), Leader, McKay, McMaster, McMurray, Rinfret, Sinclair (Queen's), Stevens et Stork, soit nommé pour étudier la résolution ayant pour objet de donner au Canada le contrôle de certains tarifs maritimes en confirmant une convention entre Sa Majesté et sir William Petersen, C.C.E.B., comme le déclare la résolution en question ou toute autre méthode qui pourrait offrir un contrôle effectif, et que le comité ait pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et archives, et de faire rapport en temps utile.

Avant de soumettre la résolution, monsieur l'Orateur, puis-je ajouter que mon attention a été appelée sur le fait que certains honorables membres sont d'avis que le texte de la résolution sous sa présente forme ne permet pas au comité de s'enquérir sur toute autre méthode propre à assurer un contrôle efficace des tarifs maritimes. Le Gouvernement a pensé qu'il serait impossible de n'envisager qu'une méthode à l'exclusion d'autres et que, par conséquent, la résolution était conçue dans un sens suffisamment large. Cependant, pour enlever tout doute au sujet des pouvoirs du comité, je désire, du consentement de la Chambre, ajouter après les mots "comme le déclare la résolution en question", "ou toute autre méthode qui pourrait offrir un contrôle effectif".

M. MACLEAN (York-Sud): L'addition de ces mots par le premier ministre me fournit l'occasion de prendre la parole sur la résolution dont la Chambre est maintenant saisie. Si je n'en avais pas eu l'opportunité, j'avais l'intention de proposer un amendement au projet comme cela a été la coutume à la Chambre. Si les honorables députés me le permettent—je ne serai pas long—je vais essayer de démontrer pourquoi les pouvoirs du comité devraient être accrus de façon à ce que nous ayons un plus grand contrôle des tarifs maritimes et d'autres moyens que ceux qui sont suggérés dans la résolution. A cette fin, je prendrai la liberté de présenter mes vues à la députation, et pour être plus bref, je me permettrai avec l'assentiment de mes collègues de lire quelques observations. J'ai pris quelque temps à les préparer et je demande pardon à la Chambre si je les lis. Avant de reprendre mon siège, je répondrai à toutes les questions que les honorables députés désireraient me poser. Je commence:

A une phase antérieure de ce débat, lorsque le ministre du Commerce (M. Low) a demandé l'approbation du contrat Petersen au sujet des tarifs maritimes, non seulement me suis-je opposé à ce projet mais j'ai pris sur moi de suggérer ce que je croyais un meilleur moyen de réglementer les tarifs maritimes de l'Atlantic-Nord et de mater la coalition.

J'ai suggéré au Gouvernement de chercher à fusionner le Pacifique-Canadien et son service de navigation avec les chemins de fer nationaux canadiens, ceux-ci ayant la direction de la Marine commerciale du Canada. Cette fusion représenterait une économie considérable pour les chemins de fer mentionnés. De plus, le public et les expéditeurs auraient un bien meilleur service non seulement sur terre mais sur mer et les autres voies d'eau.

La Chambre m'a écouté en silence, mais, deux jours plus tard, l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) a déclaré en cette enceinte que mon projet était le plus praticable dont il eût encore entendu parler. Quelques autres membres se sont exprimés dans le même sens et, le 19 mars, le *Globe* de Toronto, qui est certainement plus que favorable au ministère actuel, a publié un éditorial sur ce qu'il a appelé mon "hardi projet de fusion du Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux-Canadiens". Il a de plus cité des extraits du discours de mon collègue de Waterloo-Nord. Il a dit que M. Euler avait affirmé de la source la plus autorisée que cette fusion résulterait en une économie de 50 à 75 millions par année. Et je crois que l'honorable député de Waterloo-Nord ne parlait pas à la légère. Le *Globe* a ajouté que si cette fusion ne pouvait s'accomplir immédiatement, rien n'empêche les deux de mettre leurs intérêts en commun de quelque façon pour leur bien et celui du Canada. Cette feuille continue:

> Si cette fusion est considérée comme impossible dans le moment pourquoi n'y aurait-il pas une coopération? Pourquoi les deux réseaux ne mettraient-ils pas leurs intérêts en commun pour leur bien et celui du Canada? Pourquoi ne pas cesser cette concurrence ruineuse et cet inutile chevauchement de services? Pourquoi ne pas entreprendre des travaux que lorsqu'ils sont exigés par le développement du pays? Les intérêts du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ne devraient pas être en conflit. Le lien d'union entre les deux est le service national. Ils ne peuvent prospérer qu'à mesure que le pays progresse. Si les deux lignes transcontinentales travaillaient cordialement de concert pour la cause commune, une nouvelle ère de prospérité brillerait à l'horizon.
>
> Sir Henry Thornton a obtenu de bons résultats. Il a répondu éloquemment à ceux qui prétendaient que les chemins de fer de l'Etat ne pouvaient être exploités et administrés avec autant de succès que ceux des compagnies particulières. Le National-Canadien peut avantageusement être mis en regard de son rival sous tous les rapports. La concurrence est excellente quand elle ne se borne pas à un vain étalage et à une lutte d'influences. Elle ne devrait pas empêcher l'action coopérative qui serait de nature à épargner de l'argent tant aux chemins de fer qu'au pays.

Ce ne sont pas les seuls encouragements que ma proposition a eus. Lorsque j'ai parlé à la Chambre dans le silence le plus complet j'ai compris que mes collègues et le peuple étaient avec moi. J'ai continué à recevoir des approbations dans les couloirs du palais législatif, dans des lettres et autrement. Ce qui m'a le plus affermi dans mon projet est une lettre que m'a écrite un citoyen qui suit de très près l'administration de la chose publique au Canada. Il dit:

> Je ne serais pas surpris que l'avenir vous donnât raison au sujet de votre politique de fusion du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Il y a plusieurs indices qui me prouvent que le Pacifique-Canadien, est fort alarmé de la concurrence du réseau national. Il est très possible, à mon sens, que le jour viendra où cette compagnie demandera au Gouvernement d'en faire l'acquisition.

Et jeudi dernier un autre honorable membre s'est rallié à mon projet de fusionner le Pacifique-Canadien et le National-Canadien; je veux parler de mon honorable collègue de Brandon (M. Forke), chef du parti progressiste. Dans son discours sur le budget, parlant de la situation financière du réseau national il proposa, entre autres choses, d'établir sa capitalisation à un chiffre raisonnable; puis il vint à ma suggestion de fusionner les deux réseaux. Je sais bien qu'il préconisa une sorte d'accommodement entre les deux lignes, mais son objet réel était clairement la fusion complète des deux et les immenses économies qui en résulteraient. Ceux qui veulent savoir ce qu'il dit exactement le trouveront à la page 1623 du hansard.

A présent je veux citer un autre journal qui, à l'instar du *Toronto Globe* et du *Winnipeg Free Press,* veut voir la fusion se réaliser de quelque manière; son rédacteur est un homme bien connu dans tout le pays et très bien connu à Montréal dans laquelle cité, à ce qu'on prétend, se trouve l'âme dirigeante du régime double des voies ferrées; ce rédacteur, c'est M. John R. Dougall qui publia dans le *Montreal Witness* du 25 mars l'article de fond suivant:

Apparemment la Chambre des communes s'intéresse sérieusement à l'opportunité de dégrever nos voies ferrées des dépenses entraînées par l'inutile répétition des lignes. Comme la grande lutte se fait toujours aux séances du comité des crédits des chemins de fer Nationaux on prévoit que ce problème fera l'objet d'une grande discussion à quelques semaines d'ici. M. Maclean, de Toronto, a converti M. Euler à son projet de fusion des chemins de fer. Ce dernier est convaincu que la réalisation de ce projet va économiser 60 millions de dollars par année. D'autres députés de l'Ouest, parlent de convois sans nombre qui quittent Winnipeg ayant seulement trente voyageurs à bord. Dans l'arène provinciale, M. Taschereau demande: "Pendant combien de temps le public devra-t-il payer les frais du mouvement de neuf convois quotidiens entre Montréal et Québec alors que trois ou quatre suffiraient?" On se rappelle que M. Beatty, du Pacifique-Canadien, dans un discours prononcé à Boston, l'automne dernier, signala la fusion comme une solution possible du problème. Il affirma catégoriquement, toutefois, que selon lui le pays n'était pas disposé pour le moment à sanctionner pareille solution. Il est on ne peut mieux à même de savoir ce qui en est. Cependant si la fusion, sous le régime ou de l'Etat ou l'initiative de capitalistes particuliers, ne rallie pas l'approbation générale on réclame décidément l'élimination immédiate des services doubles inutiles et coûteux. Peu de gens sont assez bornés ou assez irréfléchis pour ne pas comprendre qu'en définitive c'est le public qui paye ce gaspillage, peu importe qui exploite les chemins de fer. La direction du National-Canadien jouit aujourd'hui de la confiance générale du public; on croit qu'elle fait preuve d'énergie et d'intelligence en présence d'une situation difficile. Donc pour ces raisons il y a tout lieu de croire que les chefs des réseaux peuvent s'aboucher et s'entendre sur un programme collectif de la plus rigoureuse économie et l'élimination de toute dépense inutile, programme que l'un des deux ne saurait entreprendre à défaut de l'autre, crainte de sacrifier quelques avantages à son rival; mais les deux chemins de fer et le pays tout entier vont bénéficier notablement de sa réalisation.

Et s'il me faut citer un autre témoin, je mande devant vous E. W. Beatty, président du Pacifique-Canadien. Voici le compte rendu d'une interview qu'il donna à Toronto au sujet de l'économie dans l'administration de la chose publique:

Si on se guidait d'après les principes qui régissent les hommes d'affaires éclairés notre politique nationale serait d'ouvrir la voie à l'extinction de toutes les obligations qu'il faut solder et de reconnaître la nécessité de l'économie tant chez l'individu que chez les grosses compagnies.

Or ces mots "économie chez les grosses compagnies", si on me permet de les interpréter, doivent signifier économie de la part du Pacifique-Canadien, ce qui serait conforme à notre situation actuelle: le Canada n'a pas les moyens d'entretenir deux grandes lignes transcontinentales qui traversent toutes les provinces du Dominion et qui font entre elles une concurrence coûteuse, irréfléchie et sans nécessité aucune, alors qu'une seule ligne donnerait un meilleur service et économiserait au public 70 millions de dollars par année Le temps n'est plus au double service de voie ferrée.

Tout en critiquant M. Beatty, je reconnais sa compétence exceptionnelle; je conviens qu'en qualité de directeur de chemin de fer il est l'égal de n'importe qui sur le continent; plus que cela c'est un diplômé de mon *alma mater* et il doit son avancement à ses seuls talents. J'avoue aussi qu'il est favorable à la fusion; mais c'est lui qui veut absorber son rival; et je maintiens, moi, que le National-Canadien, qui est une entreprise absolument canadienne, devrait absorber le Pacifique-Canadien. Et tandis que je suis aux propos personnels touchant M. Beatty on me passera peut-être le petit compliment que ses sourcils sont presque aussi fournis que les miens. Lui aussi peut avoir des "yeux à fleur de tête" comme d'autres ont dit de moi-même.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Une motion de routine peut faire l'objet d'un débat mais je fais observer à l'honorable représentant que le règlement ne permet pas de discuter la question que le comité sera chargé d'étudier. Le comité va étudier l'opportunité de réglementer les frets maritimes et il examinera toutes autres méthodes qui assureront une réglementation efficace. J'espère que l'honorable député saura établir le rapport entre la question devant la Chambre et la conduite du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Je ne dis pas qu'il ne pourra pas le faire, mais, pour le démontrer, qu'il ne prenne pas de détours.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est certainement ce que j'ai l'intention de faire, mais il faut que je manigance mon affaire.

M. l'ORATEUR: Je ferai observer que les manigances sont interdites.

M. MACLEAN (York-Sud): Tout en respectant votre correction, monsieur l'Orateur, je m'en tiens à ce que j'ai dit. J'établirai vite le rapport qui existe, mais je veux faire en sorte que le public et la Chambre puissent le comprendre.

Quant au Pacifique-Canadien, j'ai toujours été en faveur de ce chemin de fer. Depuis que je suis député et avant cela, j'ai connu ses principaux fondateurs: lord Mount Stephen, lord Strathcona, sir William Van Horne, lord Shaughnessy, qui alors ne possédaient pas de

titre de noblesse, mais qui eurent le talent, la prévoyance, je dirai même l'inspiration de projeter cette grande entreprise et surent en assurer le merveilleux succès. Ce chemin de fer est aujourd'hui une réalité. Mais le problème du transport que la Chambre et la nation ont aujourd'hui à résoudre est au-dessus du Pacifique-Canadien. Je dis qu'il serait dans l'intérêt du pays, et je crois même dans l'intérêt des actionnaires de cette compagnie, de réunir maintenant tous les services du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, avant qu'on accapare une bonne valeur canadienne à la Bourse de New-York. Le point faible du Pacifique-Canadien c'est que son capital n'est pas dans notre pays; ses actions changent constamment de mains à la Bourse de Londres et à la Bourse de New-York et il peut arriver qu'une compagnie de chemin de fer américaine s'en rende maîtresse un jour. Le chemin de fer national est la propriété exclusive de l'Etat; il est régi uniquement par la nation et finalement nous ne pourrons pas conserver un réseau double, dont une section sera notre propriété, et l'autre la propriété de gens étrangers au Canada.

Comme je l'ai dit, vous ne trouverez rien dans les journaux canadiens au sujet de ce qui se passe aux Etats-Unis à ce sujet. On en trouvera difficilement un qui dans sa page financière ait dit ce qui s'est passé à la Bourse de New-York depuis un mois, à savoir que les valeurs des grands chemins de fer américains y compris le Union-Pacific, le Northern-Pacific, le New-York-Central et le Pacifique-Canadien, ont baissé d'une façon significative. Le Pacifique-Canadien a baissé de dix points en dix jours; les autres valeurs de chemin de fer américains ont baissé encore beaucoup plus et apparemment, ce n'est pas fini. Je me demande pourquoi les journaux du Canada ne nous tiennent pas au courant de ce qui se fait à New-York au sujet du capital et du fusionnement des chemins de fer des Etats-Unis et du Canada.

En parlant de nos journaux et de ce projet de fusion de nos deux grands réseaux de chemins de fer, cela me rappelle que nous avons maintenant au Canada ce qu'on appelle des "chaînes" d'épiceries. Par extension, il y a des gens qui pensent que nous avons dans notre pays des "chaînes" de journaux, des journaux fort bien "enchaînés" à l'heure actuelle. On dit même que le propriétaire d'une certaine grande imprimerie de Montréal, qui a la clientèle des deux chemins de fer et de quelques autres grandes entreprises, une fois ses impressions de ville terminées, exploite une "chaîne" de journaux s'étendant d'un océan à l'autre, auxquels il fait tenir un différent langage suivant la nature de la région dans laquelle ils sont publiés. Le dédoublement se pratique sur une grande échelle à Montréal, qu'il s'agisse de chemins de fer, de journaux, de sports et de vêtements de sports pour les deux sexes. Les économies ne comptent pas de nos jours.

Je parlerai maintenant de la fusion des chemins de fer. On a eu l'air de dire que je proposais quelque chose de nouveau. Or je dois dire à la Chambre et au public qu'aux Etats-Unis, aujourd'hui, le problème le plus urgent est celui de la fusion des chemins de fer. C'est la politique arrêtée du gouvernement Coolidge, c'était aussi la politique du gouvernement McKinley et même du gouvernement Wilson de faire disparaître des centaines de petites compagnies de chemins de fer et de les réunir en huit réseaux régionaux au plus, dont quelques-uns couvriraient six ou huit états de l'union. Ce travail se poursuit depuis nombre d'années et est presque terminé. C'est à la Commission du commerce entre états qu'on a confié le soin d'effectuer cette fusion et, en ce moment, elle s'en occupe continuellement. Ainsi la réunion du Nickel-plate et du Chesapeake & Ohio est soumise actuellement à la décision non seulement des tribunaux, mais aussi de la Commission du commerce. Ce n'est pas tout. Le New-York-Central a achevé son réseau régional, le chemin de fer de Pennsylvanie aussi et le *New York World* du 26 mars publiait une dépêche spéciale de Washington qui est ainsi conçue:

Dépêche spéciale au *World*. Washington, 25 mars.—Les chefs des deux partis au capitole ont admis aujourd'hui qu'à l'ouverture de la prochaine session du Congrès, on verra proposer une loi très importante au sujet des chemins de fer, probablement la plus étendue depuis l'adoption de la loi des transports de Esch-Cummins.

Le sénateur A. B. Cummins, auteur de la loi nouvelle, a déjà préparé un bill demandant la réunion obligatoire des réseaux en une série de tronçons principaux, cependant que le comité de la Chambre sur le commerce entre états commencera ses séances au début de septembre afin de préparer un bill pour le Congrès dès qu'il se réunira.

Le projet de loi réduisant les impôts et celui destiné à venir en aide aux agriculteurs seront présentés en même temps, ce qui offrira au gouvernement trois difficiles et embarrants problèmes dès que le Congrès sera rassemblé.

Outre la fusion obligatoire, il existe d'autres questions intéressant les chemins de fer, comme l'évaluation des réseaux et la décision à prendre pour savoir comment disposer du fonds gigantesque qui s'accumule et est à la disposition du gouvernement sous le régime de l'article des reprises afin de relever les réseaux les plus faibles au moyen de prêts.

La commission du commerce entre états avait projeté un système de consolidation, mais les réseaux qui ne voulaient pas s'allier à des réseaux plus faibles ont fait échouer ce plan. On ne sait pas encore si le gouvernement approuvera des projets dont le but est de forcer les réseau à se fusionner.

Et dans son principal article de rédaction le même jour, le *World* de New-York critique

le projet de fusionnement du Nickelplate; sa première phrase se lit comme suit:

Le Congrès a approuvé la politique de fusionnement des chemins de fer au moyen d'ententes volontaires et, avant longtemps un projet comprenant le premier des importants fusionnements sera soumis à l'approbation de la commission du commerce entre états. Les frères Van Sweringen, de Cleveland, sont au fond de ce projet. Ils se proposent de réunir l'ancien Nickelplate, l'Erié, le Père Marquette, le Hocking Valley et le Chesapeake et Ohio.

Tout le monde s'accorde en général pour approuver la théorie de la fusion des réseaux forts et des faibles et, en réalité, il existe une forte opinion que ce fusionnement devrait être obligatoire. Par conséquent il est d'autant plus important que le premier essai de cette ligne de conduite soit au-dessus de toute critique sérieuse.

Et la dernière phrase est rédigée comme suit:

La coalition des Van Sweringen a besoin d'être étudiée, non seulement au point de vue de rendre justice aux actionnaires du Chesapeake & Ohio, mais aussi parce qu'il est important d'établir de solides méthodes au début de cette ère de fusionnement des réseaux. Tout ce qui pourrait ressembler à un scandale relativement à cette première grande coalition dégoûterait le public de la politique des fusionnements et causerait un tort immense aux chemins de fer en général.

A partir de ce jour, les fusions volontaires ou obligatoires seront la grande question intéressant les chemins de fer aux Etats-Unis comme au Canada.

J'arrive à ma proposition. Je l'ai soigneusement rédigée et c'est ce que je désire présenter à la Chambre et au pays relativement au fusionnement des réseaux afin d'en arriver à une solution touchant la question de réglementer les tarifs de transports maritimes. Voici ma proposition en un mot: Fusionnement projeté du Pacifique-Canadien et des compagnies subsidiaires avec le National-Canadien comprenant:

1. L'établissement de parcours nouveaux sur les lignes principales et les embranchements de manière à profiter des meilleures rampes, des cols des montagnes, des ponts, tunnels et abords de gares en possession de l'une ou de l'autre des compagnies.

2. Fusionnement des services de camionnage, de télégraphe et de messageries des réseaux (peut-être en prenant du service des postes le service des colis postaux et celui des bons postaux et mandats-poste) supprimant en conséquence tous les services inutiles, des édifices, des loyers, etc., et peut-être en employant les bureaux de poste locaux pour installer ces services nationaux;

3. Suppression de toutes les voies inutiles, ponts, tunnels, gares, édifices, réservoirs, ateliers, etc., ce qui donnerait de nouveaux matériaux pour l'établissement des voies doubles nécessaires et d'autres améliorations à la circulation rendues nécessaires par les nouveaux parcours et la fusion.

[M. Maclean (York-Sud).]

4. Suppression de fonctionnaires et personnels inutiles, des employés et bureaux, bureaux-chefs et des frais qui s'y rattachent.

5. Suppression et vente des locomotives inutiles et des wagons de directeurs, wagons-lits, wagons réfectoires, wagons postaux, wagons à marchandises et autres dont le fusionnement permettrait de se passer.

6. Suppression de tous les frais d'impression inutiles, des frais d'annonce ou autre publicité; ainsi que de toute sollicitation inutile de la clientèle telle que la rivalité des réseaux y oblige aujourd'hui. Tout cela entraînerait:

1. Un système de demi-solde ou pensions pour les employés dont le fusionnement permettrait de se priver, et

2. Un meilleur système de pensions pour les longues années de service.

3. Et cela entraînerait une nouvelle évaluation des services fusionnés et une réorganisation de leurs garanties existantes autant que les engagements actuels le permettront et qu'une amélioration du système financier pourra suggérer.

M. l'ORATEUR: Avec tous les égards que j'ai pour l'honorable député il me semble s'écarter du sujet. Je respecte trop l'honorable député pour lui faire la leçon, mais je crois qu'il devrait en venir au point. J'attends qu'il y arrive.

M. MACLEAN (York-Sud): Je suis certain que les désirs de monsieur l'Orateur, seront satisfaits. De plus cela entraînera un meilleur rendement, un service amélioré, des tarifs réduits pour les voyageurs et des marchandises, une augmentation des économies et la fin à tout jamais de cette rivalité désordonnée et onéreuse.

Le peuple canadien et le Parlement ont été généreux pour la compagnie du Pacifique-Canadien: législation, privilèges, plans, exportations, emprises, subventions en argent, subventions en terre, exemptions de différentes sortes, et la protection d'une commission des chemins de fer équitable maintenue aux frais du public, rien ne lui a manqué. Et cependant, cette grande protégée, cette pupille de la nation, tout en s'appliquant à bien remplir son contrat avec le pays, s'est parfois montrée ingrate, et d'autres fois disposée à se prétendre au-dessus de la nation et du Parlement auxquels elle doit l'existence. Elle se croit même libre de ruiner ou de combattre toute entreprise d'Etat dans le domaine du transport et autres. Bref, elle se croit plus puissante que le pays. Or elle ne doit pas entreprendre de dominer le Parlement, elle doit rester la servante du Parlement et du peuple; les relations entre les deux doivent être justes.

Le Pacifique-Canadien a fait un succès de son entreprise et il faut le reconnaître sans hésiter, mais de son côté la compagnie doit admettre qu'à part les différentes subventions qu'elle a reçues du pays, ses premiers promoteurs et actionnaires se sont enrichis, eux et leurs amis, tout en devenant pairs, barons, chevaliers ou titulaires d'autres décorations. Le Canada n'a pas été moins libéral à l'égard des promoteurs et banquiers des lignes rivales qui ont abouti à la faillite; ceux-là aussi ont eu leur part de titres de baronet et d'honneurs divers, de profits et de postes avantageux, tandis que le contribuables surmené et surtaxé devait se charger des obligations de ces compagnies.

Malgré qu'il fournisse la plus grande partie des fonds,—les actions et les émissions de bons du Pacifique-Canadien exceptées,—le peuple ne peut utiliser ces services qu'à un prix élevé. Je dis donc que cette compagnie ne peut pas faire fi du sentiment qui se manifeste dans le pays et dans cette Chambre en faveur de la fusion et de l'unification des frais d'exploitation, de même que le public devra être juste lorsqu'il s'agira de dédommager le Pacifique-Canadien. Ce qui arrive actuellement aux valeurs du Chicago, Milwaukee et Saint-Paul et de plusieurs autres compagnies de chemins de fer, à la Bourse de New-York, doit servir d'avertissement même au prospère Pacifique-Canadien. De grandes entreprises lucratives et prospères sont menacées, toutes les entreprises de transport le sont actuellement. L'automobile, l'autobus, le camion automobile enlèvent aux grandes compagnies de chemins de fer le trafic des voyageurs, des marchandises et les messageries; l'aviation sera bientôt en état de transporter les voyageurs, les dépêches et les colis à de grandes distances; le wagon-lit, le wagon-restaurant et l'hôtellerie même sont exposés à péricliter, aussitôt que les gens d'affaires et autres s'apercevront que l'entretien par téléphone ou par sans-fil est aussi satisfaisant que la visite en personne qui comporte un long trajet et les inconvénients qui s'ensuivent. Les méthodes nouvelles rendront peut-être les affaires moins précipitées, le bon sens reprendra ses droits et le surmenage diminuera. Le temps peut venir où une entreprise particulière de chemin de fer trouvera sage de vendre, surtout si le transport des marchandises doit se limiter aux longs parcours sur terre ou sur mer. Si la compagnie du Pacifique-Canadien se décidait à disposer de sa propriété, la juste compensation à lui verser pour le transfert de tous ses services au National-Canadien devrait être proposée à la considération du Parlement par une commission composée des présidents du Pacifique et du National et d'un tiers. Le Parlement pourrait ensuite consommer cette fusion et la baptiser Les Transports Nationaux Canadiens, dénomination qui comprendrait ces chemins de fer, les services maritimes, de messagerie, de télégraphes et autres entreprises de transport intérieur, et dont l'administration serait autorisée à exploiter en plus et, suivant les besoins, toute extension de ces services et les communications de toutes sortes, radio, ondes dirigées, sans-fil et sous-marines que des inventeurs ou promoteurs pourraient proposer, les directeurs recommander ou le Parlement décréter. Toutes ces entreprises de transport devraient être dans toute la force du mot des instruments de l'Etat et non pas les maîtres du Parlement et de la nation. Voilà ce qui mettrait fin au désastre dont nous sommes menacés et ramènerait la prospérité nationale.

J'espère que mon plan est clair et je demande aux honorables membres de cette Chambre et au peuple de l'étudier. Il part de cette idée principale, à savoir que le Canada dans sa situation financière actuelle, ne peut maintenir ces deux compagnies de chemins de fer rivales, et autres entreprises lorsqu'une possession et une administration communes assureraient un service bien meilleur et plus économique. N'est-il pas absurde par exemple, d'avoir à Montréal deux grands édifices occupés par deux administrations générales, l'une pour le Pacifique-Canadien et l'autre pour le National-Canadien alors qu'une même administration pourrait diriger beaucoup mieux et à meilleur marché les deux entreprises. De toutes les prodigalités qui se voient aujourd'hui, celle-là est bien celle qu'il faudrait faire disparaître et remplacer par un état de choses conforme à la logique et à l'économie. Ce n'est pas simplement une prodigalité mais un crime, et pas un seul membre de cette Chambre ne refusera d'admettre que j'ai raison et que l'on devrait y mettre fin immédiatement et pour toujours.

Maintenant, comment ce fusionnement pourrait-il s'accomplir? J'en ai déjà dit quelques mots dans mon dernier discours et ai expliqué qu'il pourrait se faire en très peu de temps et que les économies effectuées permettraient non seulement de réduire les tarifs de transport sur terre et sur mer mais d'effectuer d'autres économies dans les services de télégraphe, de messageries et des postes et que tous les embarras financiers des deux réseaux pourraient se régler grâce aux économies qui en résulteraient et au remaniement des valeurs en cause. On peut rire de l'amplitude du projet et de ce qu'il comporte; mais parce qu'il est vaste et radical, il peut très bien réussir. L'énormité se trouve dans la présence de deux réseaux inutiles maintenus à grands frais lorsqu'un seul ferait beaucoup

mieux et apporterait un soulagement immédiat à tous les intéressés dans les moyens de transport et de communication.

Je ne propose rien qui ne puisse être considéré comme projet de placement, si je puis me servir de cette expression; et je défie les meilleures autorités financières de ce pays ou d'ailleurs de nier la conclusion que je tire en faveur du fusionnement. Tous nos projets relatifs aux chemins de fer comportaient toujours des dépenses nouvelles que devaient régler les contribuables du Canada. Pour la première fois je propose quelque chose qui réduirait le fardeau du contribuable de ce pays; et je dirai que le premier ministre a lui-même déclaré dans cette Chambre qu'il s'est déjà adressé au Pacifique-Canadien—jusqu'à quel point, je ne saurais dire à présent,—mais ce qu'il a dit, ce que le *Globe* a dit pour lui-même et son parti et ce que d'autres que j'ai cités ont dit est très significatif. Le Canada a atteint l'époque de crise aujourd'hui. Il faut qu'il trouve dans cette Chambre et dans ce Parlement le courage de faire face à cette crise, et il faut recommencer à neuf et remettre notre pays et notre peuple dans la voie du progrès. Les conditions désespérées demandent le recours aux moyens radicaux et les ordres sévères et fermes de la part du dictateur sur la question du retranchement aux époques de grande prodigalité. Si les résultats se font attendre, un nouveau Cromwell viendra; et même maintenant vous pouvez déjà presque entendre le piétinement de ses chevaux dans leurs stalles et, plus tard, dans les couloirs inférieurs de cette Chambre.

Et, finalement, un mot devant cette Chambre et ce Parlement sur la question de la multiplication des services. Entrant par la porte centrale, sous la tour, que vois-je? Deux bureaux de poste avec double personnel; deux receveurs et deux sous-receveurs de la poste —un service pour les Communes et un service pour le Sénat—et chaque service a son personnel de trieurs; double système de comptabilité et tout un personnel de pointeurs pour les députés et les sénateurs, et double personnel de payeurs pour les deux Chambres; double service de coiffeurs; double personnel des Débats; double service de messagers...

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Les remarques de l'honorable député sur les deux réseaux de voie ferrée et sur les frets maritimes étaient conformes au règlement, mais lorsqu'il commence à discuter l'organisation interne de la Chambre des communes et du Sénat il enfreint le règlement.

M. MACLEAN (York): J'accepte votre décision, monsieur l'Orateur. Je désirais simplement démontrer que cette prodigalité que l'on relève dans l'administration des chemins de fer se rencontre également dans d'autres sphères, et si nous commençons par y mettre fin dans notre propre Chambre, nous mettrons plus tôt fin à ce chevauchement des services de chemin de fer et de transport maritime. D'ailleurs, cela complète ma thèse, monsieur l'Orateur. Mon idée est que vous ne pouvez réglementer effectivement les frets maritimes au moyen de cette demi-mesure que comporte le projet du Gouvernement. Mais si nous décidons de nationaliser le chemin de fer du Pacifique-Canadien et son service de paquebots,—un des meilleurs du monde,—et de les fusionner avec les chemins de fer nationaux et notre marine marchande, nous serons immédiatement en mesure de réglementer les tarifs de transport sur terre et sur mer. Ce fusionnement effectuerait de grandes économies dans l'exploitation,—plus de 70 millions de dollars par année,—et nous aurions sous la main un service maritime complet. Si le Gouvernement veut en arriver à la solution réelle de ce problème, il lui faut faire quelque chose en ce sens. Le Canada possédera alors tous ses moyens de transport et sera en mesure de donner à son peuple un service au prix de revient. Nous ne voulons pas traiter avec la conférence ou coalition de l'Atlantique-Nord. Je concède qu'elle constitue l'une des pires coalitions de l'univers, qu'elle tente de saigner le Canada,—tout le monde est de cet avis maintenant,—et qu'elle mérite une leçon. Monsieur l'Orateur, je prétends que la seule manière de mettre cette coalition à la raison c'est de fusionner nos deux réseaux de voie ferrée et nos services de transport maritime en un seul service sous une administration nationale et absolument entre les mains du peuple du Dominion. Une fois qu'on aura fait cela, alors, pour la première fois, on sera en état de dire à ceux que l'on invite à venir s'établir sur nos terres vacantes: "Nous vous invitons à venir dans un pays d'avenir, dans le pays où vous aurez le transport à meilleur marché par terre ou par mer pour les produits de vos fermes et de vos manufactures." J'espère que le Gouvernement acceptera ma suggestion. J'espère aussi qu'il élargira l'objet du comité et qu'il lui permettra de laisser comparaître devant lui tous ceux qui le désireront. Je comparaîtrai devant ce comité et j'y exprimerai mes vues d'une façon beaucoup plus ferme que je ne le fais aujourd'hui. J'espère que mon honorable ami, le chef des progressistes (M. Forke) sera aussi là pour exposer ses vues. Le peuple du Canada est aujourd'hui disposé à en finir une fois pour toutes avec les dépenses extravagantes partout où il s'en trouve, surtout

du côté du transport. Quand vous m'avez avec raison rappelé à l'ordre, monsieur l'Orateur, pour avoir signalé la répétition inutile des emplois dans l'une et l'autre Chambre du Parlement, je ne faisais que signaler le fait que l'on peut constater dans nos propres murs, ce qui s'est produit au sujet du transport en ce pays. Le jour des élections, le peuple mettra fin à cette duplication et à cette prodigalité et peut-être aussi à la carrière de ceux qui en sont responsables. Je ne suis pas prêt à dire qui en est responsable, mais c'est un état de choses qu'on ne saurait laisser continuer; il faut y remédier et c'est le temps de le faire. Pour la première fois, le Gouvernement a l'occasion de traiter le problème des frets maritimes d'une façon sérieuse; s'il peut me montrer qu'il va fusionner nos systèmes de transport de la façon que j'ai proposée, je ne serai que trop heureux de voter en aucun temps pour toute motion en ce sens.

M. GARDINER: Avant de discuter davantage cette motion, j'aimerais à appeler l'attention de la Chambre sur la composition du comité proposé. Ce dernier doit être composé de huit libéraux, quatre progressistes et trois conservateurs. Le parti progressiste compte à peu près le même nombre de députés que le parti conservateur; comment se fait-il qu'on lui accorde un membre de plus dans la composition du comité? Je rappellerai à la Chambre qu'il se trouve, dans cette partie de la salle, treize députés qui sont détachés du parti progressiste et qui ne sont pas représentés dans ce comité. Dans les circonstances, je présume que l'on a considéré les treize députés dont je parle comme appartenant au parti progressiste qui doit être représenté par quatre membres.

Monsieur l'Orateur, en vue de donner à tous les éléments composant cette Chambre une représentation équitable dans ce comité, je suggère au premier ministre d'augmenter le nombre des membres de ce comité d'au moins deux ou trois, car il n'est pas juste que notre groupe de treize députés ne soit pas représenté dans un comité de cette importance. Il y a quelques jours, on a annoncé dans les journaux qu'un nouveau parti politique était né en cette Chambre. Je nie énergiquement la chose. Nous, les treize membres de ce groupe, n'appartenant à aucun des trois grands partis de cette Chambre, nous sommes réunis en vue de voir à obtenir une représentation convenable dans tout comité spécial qui serait nommé de temps à autre. Ce fut le seul objet de notre réunion. Je désire donc nier qu'un nouveau parti politique soit né en cette Chambre. Je demande au premier ministre de considérer les observations que j'ai faites à ce sujet et d'essayer de faire en sorte que ces treize députés soient représentés dans ce comité.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le Gouvernement a suivi la manière d'agir ordinaire pour la constitution de ce comité. Il faut le consentement unanime de la Chambre pour augmenter le nombre des membres de ce comité; si tel est le désir de la Chambre, le Gouvernement n'a pas d'objection à le faire. Mais quant au choix des membres, je désire simplement faire remarquer que le Gouvernement a suivi la coutume adoptée à l'origine de ce Parlement et au début de la présente session dans la formation des comités généraux de la Chambre. A moins que l'on ne puisse offrir quelque raison d'en agir autrement, je doute fort qu'il soit sage de se départir de cette coutume à ce point de la durée de la présente législature.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, je ne vois pas comment l'opinion exprimée par l'honorable député de Medicine-Hat (M. Gardiner) puisse être logiquement contestée. Il ne me semble pas davantage nécessaire que les cadres du comité soient élargis pour accorder cette demande. Le comité se compose maintenant de quinze membres. Huit sont des amis du Gouvernement, quatre viennent des rangs des cinquante honorables députés siégeant à ma gauche et trois représentent les cinquante et un députés de mon parti. La composition du comité est inégale, cela saute aux yeux; les éléments n'en sont pas choisis d'une façon équitable. On peut y remédier en rayant le nom d'un des quatre membres choisis parmi les cinquante députés du groupe progressiste et en le remplaçant par l'un des treize. Je ne suis pas en faveur de comités nombreux et embarrassants. J'ai toujours pensé que, par suite de la nouvelle division des groupes de la Chambre, on a fait une injustice au parti conservateur, sur quatre, peut participer aux ses membres pour faire partie des comités et surtout en ne lui accordant pas les facilités voulues pour qu'il puisse prendre part aux débats. Un membre seulement du parti conservateur, sur quatre, peut participer aux travaux du comité, bien que le parti représente, comme l'admettront mes honorables collègues, même si l'on tient compte des voix enregistrées lors de la dernière élection, tout près de la moitié du peuple canadien. Néanmoins, je connais les difficultés que ces questions soulèvent et je ne me suis jamais plaint de la composition des comités. Je pense, toutefois, qu'on ne nous permet pas de pren-

dre une part équitable aux discussions et qu'on devrait mettre fin à cet état de choses. Quant au cas actuel, il est évident que, pour y remédier, il faut retrancher un des membres choisis parmi les cinquante députés qui ont fourni une trop forte proportion du nombre des membres du comité et nommer l'un des treize députés qui n'y sont pas représentés.

M. WOODSWORTH: M. l'Orateur, j'approuve les paroles de l'honorable représentant de Medicine-Hat (M. Gardiner). Nous, qui représentons les ouvriers en cette Chambre, n'avons pas du tout à nous plaindre du traitement que nous avons reçu ici; je crois qu'on nous a assez souvent appelés à faire partie des comités. Mais les coutumes établies nous placent parfois dans une situation embarrassante. Par exemple nous n'avons pas de whip pour parler en notre nom, quand il s'agit de s'entendre sur le programme d'une discussion, programme que l'on a l'habitude, si je ne me trompe, de remettre à l'Orateur. Parce que le groupe travailliste ne compte que deux membres, il nous a été difficile d'être admis dans certains comités très importants. Les affaires relatives aux chemins de fer, par exemple, nous intéressent vivement, puisqu'un grand nombre d'employés de chemins de fer comptent sur nous à ce propos; mais le nombre de nos membres—deux—ne nous donnait pas droit, semble-t-il, à être représentés dans ce comité. Quant au comité formé l'autre jour pour examiner la question de la revision du règlement, je crois que l'on ne nous a pas traités avec justice, bien que nous n'ayons rien dit lors de sa formation. Mon collègue (M. Irvine) avait proposé cette revision et demandé qu'un comité fût formé pour entreprendre cette tâche. Le représentant de Calgary-Ouest (M. Shaw) avait aussi présenté une résolution relativement aux jours réservés aux questions d'initiative parlementaire. Le député de Macleod (M. Coote) a présenté une résolution touchant l'examen des crédits. Le représentant de Brant (M. Good) a proposé une autre résolution au sujet du nombre des membres des comités permanents. Ces quatre résolutions furent renvoyées au comité chargé d'examiner la question de la refonte du règlement, mais il est étrange de constater qu'aucun des quatre membres qui avaient présenté ces motions n'ait été nommé membre de ce comité. Il nous sembla, quand on annonça la composition du comité, que l'on n'était pas fort courtois à l'égard de ces députés; on n'agissait pas, en effet, conformément à la pratique en honneur à la Chambre, et qui consiste à nommer membres des comités les députés qui s'intéressent particulièrement aux questions qu'étudient ces comités.

[Le très hon. M. Meighen.]

A propos du comité relatif à la réglementation des frets maritimes, le premier ministre affirme qu'il a suivi la coutume établie. Mais mes honorables collègues devraient savoir que, au cours des dernières semaines, ou au moins de ces derniers mois, la position des groupes de la Chambre a été complètement modifiée. Nous, les deux membres du groupe travailliste, pensons que nous pouvons nous unir aux nouveaux groupes pour réclamer une juste représentation dans les comités. On compte un député indépendant, et environ dix députés, qui se sont détachés du groupe connu sous le nom de parti progressiste; si à ces députés, l'on ajoute les travaillistes, l'on a un groupe de treize membres. Quelqu'un a dit, je pense, que c'est un "nombre fatal". Nous voulons bien augmenter notre effectif, de tous ceux qui seraient disposés à se joindre à nous. Mais, étant donné que nous sommes treize et que ce nombre représente une proportion convenable du nombre des autres membres de cette Chambre, nous devrions avoir le droit de compter au moins un membre dans un comité de cette nature.

En terminant, pour faire connaître clairement notre attitude à la Chambre et au pays en général, j'ajoute: Nous, qui avons été élus en qualité de représentants des ouvriers, nous restons représentants des ouvriers et nous relevons de toute manière des syndicats ouvriers. Je crois que le représentant de Medicine-Hat (M. Gardiner) a raison quand il dit que les députés agraires sont responsables de leur conduite devant les fermiers et qu'un député indépendant ne doit rendre de comptes qu'à ses mandataires. Mais, pour ce qui concerne les affaires de routine parlementaire, nous avons été forcés de nous unir de la sorte, et nous pensons qu'il n'est que juste que le Gouvernement reconnaisse le nouvel état de chose et nomme des membres de notre groupe pour faire partie des comités.

M. HALBERT: En ma qualité de membre du comité qui a procédé à la formation des comité permanents au début de cette session, je désire faire une déclaration de peur qu'on n'ait gardé une fausse impression de ce qui s'est dit. On pourra remarquer que ceux dont se compose le groupe treize ont toujours fait partie des comités permaments depuis les premiers jours de cette législature. On n'a fait aucune objection quand dix des treize ont été adjoints au comité de la banque et du commerce pour représenter les progressistes. S'ils forment un groupe indépendant j'aimerais savoir le nom de son chef, de même serais-je heureux de connaître leur nom ou leur dénomination. Au surplus, ils occupent en

Chambre des sièges réservés aux progressistes. J'ai pris la parole uniquement pour expliquer, en ma qualité de membre du comité de sélection, que ce groupe de treize a plus de représentation qu'il n'a droit d'en avoir, parce qu'on reconnaît encore ses membres comme progressistes aux fins des comités permanents.

M. GOOD: Le fait d'avoir trop de représentation dans un comité est-il une raison pour n'en pas obtenir dans un autre?

M. HALBERT: Il s'agit ici d'un comité spécial; je ne parle pas des comités permanents. Ce groupe de treize a plus de représentants qu'il ne devrait en avoir au sein des comités permanents de cette Chambre. Comme l'a déclaré le très honorable chef de l'opposition, en abandonnant leur parti ces treize députés n'avaient plus droit qu'à trois représentants. Quant à moi, l'un des quatre députés progressistes désignés, je consentirais bien à me retirer du comité, mais nous voulons que les faits soient bien compris.

M. SHAW: J'ai prêté une oreille attentive au député d'Ontario-Nord (M. Halbert), à tournure d'esprit politique. Selon lui, les gens se concertent dans le but d'obtenir ce qu'ils estiment être leur juste part de représentation au sein des comités; il s'ensuit qu'ils constituent un groupe politique avec un chef et qu'ils ont droit à tous les attributs et à toutes les prérogatives d'un nouveau parti comme celui auquel il appartient lui-même.

M. HALBERT: Je soulève la question de règlement. Je n'ai désigné aucun groupe politique.

M. SHAW: Je demande bien pardon à mon collègue.

M. HALBERT: Je n'ai parlé d'aucun groupe politique.

M. SHAW: Je désignais sous l'appellation groupe politique le parti progressiste. Ils peuvent ne pas vouloir accepter cette désignation, mais ils n'en constituent pas moins un groupe politique. Je n'ai nul désir de m'occuper de l'organisation d'aucun groupe politique; je n'en ai pas le dessein. J'ai la conviction que nous en avons déjà trop en cette Chambre. J'ai bien l'idée que le jour où les électeurs auront l'avantage de rencontrer ce groupe politique, il est un groupe de cette Chambre dont il ne subsistera plus qu'un piètre débris après l'élection. Je veux parler de celui immédiatement à ma droite. Quant à moi, je n'ai pas lieu de me plaindre. La situation m'apparaît très claire. Les progressistes réguliers, les progressistes réactionnaires ou les progressistes rétrogrades, quel que soit le nom qu'on leur donne, ont plus de représentants qu'ils ne devraient en avoir dans ce comité. S'ils n'ont pas encore été renseignés là-dessus, il faut le leur faire savoir. Il faudrait, et ce ne serait que juste et raisonnable, leur enlever cet excédent de représentation et faire en sorte que le comité représente équitablement l'opinion de cette Chambre.

M. FORKE: J'ai été très attentif au débat qui vient d'avoir lieu. L'honorable député qui vient de prendre son siège a dit de ses collègues de droite qu'ils pourraient être sévèrement jugés par leurs électeurs. J'ignore de qui il veut parler, car en jetant un coup d'œil sur les députés qui siègent à sa droite, je me demande s'ils les considèrent tous comme membre du parti progressiste ou non.

M. SHAW: J'ai parlé des députés siégeant immédiatement à ma droite.

M. FORKE: Je ne savais pas à qui il faisait allusion mon honorable collègues la première fois qu'il a pris la parole, mais il est maintenant très clair. J'espère bien que l'honorable député n'est pas aussi bon prophète qu'il croit l'être. Il arrive que nous nous trompons, parfois, quand nous nous aventurons à faire des prophéties. Au nom du groupe progressiste, ou du parti politique ou de ce que vous voudrez l'appeler,—car je ne suis pas homme à chercher chicane sur les noms—je puis déclarer que nous formons un groupe organisé en vue d'atteindre certaines fins, et l'une de ces fins, si je comprends bien, est d'assurer au pays une bonne administration: c'est le principe fondamental de notre programme. Quant à moi, je n'ai jamais pensé qu'on ne donnait pas à chacun sa juste part de représentations au sein des comités. Il y a déjà deux mois que le Parlement siège et c'est la première fois que j'entends parler de griefs ou de difficulté à ce sujet. Pour ma part, je m'imaginais que tout allait comme sur des roulettes relativement aux comités. L'honorable député de l'Ontario-Nord vient de faire remarquer que ce groupe de députés ou quelque nom que vous leur donniez, a plus que sa part de représentants dans tous les comités permanents. Quand le groupe progressiste doit se faire représenter, la coutume c'est qu'on propose les noms des députés qui doivent faire partie des comités permanents. Personne ne s'est plaint de cette pratique et nous l'avons suivie pour la constitution de ce comité spécial. J'ignorais qu'on s'en formaliserait et que les honorables députés prendraient cette attitude. S'ils veulent des représentants distincts, c'est une demande fort raisonnable et ils y ont droit, je m'inclinerai volontiers devant tout arrangement que la Chambre fera à cet égard. Personne n'a la moindre intention, j'en suis sûr, d'abuser de

sa position sur ce point. Ces honorables collègues doivent certainement obtenir les privilèges qui leur reviennent en cette Chambre et ils jouiront des droits qui leur appartiennent dans tous les comités. Je n'entends pas ergoter sur des vétilles et je ne soutiendrai pas que les honorables députés en question ont plus que leur part de représentants dans les comités permanents réguliers. Je ne veux pas susciter des difficultés à cette phase de la session, et, quant à moi, ils peuvent rester en place. Toutefois, je crois que le langage employé cet après-midi marque de l'ingratitude. Ces députés devraient se rendre compte, il me semble, que les honorables députés de cette partie de la Chambre leur ont témoigné tous les égards. Pour ce qui est des députés travaillistes en particulier, je m'étonne que l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) se plaigne de ne pas jouir de tous les privilèges accordés aux autres députés. Si jamais...

M. WOODSWORTH: Je n'ai pas dit cela. J'ai affirmé que sous le rapport des privilèges nous n'avions pas à nous plaindre et qu'on nous a traités avec les plus grands égards. Mais j'ai déclaré que relativement à un certain comité notre petit nombre nous a placés dans une situation quelque peu désavantageuse, et que lorsque l'occasion se présentera de coopérer avec des collègues, nous en profiterons volontiers pour nous assurer dans le comité des représentants entièrement à notre goût. Je veux être bien compris; je ne me plains pas du tout de la manière dont la Chambre a traité les deux députés travaillistes.

M. FORKE: Il est un autre point sur lequel je désire aussi attirer l'attention. Que les honorables députés qui se lamentent de n'avoir pas reçu tous les privilèges auxquels ils ont droit consultent le Feuilleton et constatent quels députés ont eu le privilège de se livrer à des discussions qui ont employé le temps de la Chambre. S'ils le font, ils s'apercevront que des députés qui se plaignent aujourd'hui de ne pas avoir des privilèges suffisants ont retenu dans une large mesure l'attention de la Chambre.

M. SPENCER: Puis-je poser une question à l'honorable monsieur?

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. FORKE: Laissez faire.

M. SPENCER: L'honorable député voudra-t-il me dire si les résolutions en question n'ont pas été régulièrement inscrites au Feuilleton, et si la Chambre ne les a pas discutées dans l'ordre d'inscription?

[M. Forke.]

M. FORKE: Je doute pas de leur parfaite régularité, mais j'espère que la Chambre adoptera quelque règlement pour empêcher la répétition de la chose.

Pour conclure, je dirai ceci: je ne veux pas qu'il reste de la rancœur touchant cette question, mais à mon avis, quand on traite des gens décemment et avec équité ils n'ont aucune raison de se lever et de se plaindre de n'avoir pas été bien traités. Je veux que les honorables protestataires jouissent de tous les privilèges et droits qui leur reviennent; aucun membre du parti que j'ai l'honneur de diriger, ne s'est jamais plaint, j'en suis sûr, qu'ils eussent trop de faveurs. Cette situation a surgi fortuitement sans intrigues ou manœuvres de notre part, et j'espère qu'on y remédiera et qu'il n'y aura plus de difficultés.

M. GOOD: Je veux jeter un peu de lumière mais non plus de chaleur sur cette discussion. Je suis en mesure de projeter un peu de lumière et je sollicite l'attention de la Chambre pendant que je le ferai brièvement. Au dire du premier ministre, on a suivi la coutume à ce sujet. Il me permettra de différer franchement d'opinion avec lui touchant la nomination des membres du comité en question. J'avoue que jusqu'ici ça été l'habitude. Dans le cas actuel on m'a prévenu, ainsi que mes collègues du groupe des treize, que nous ne pouvions pas être représentés au dépens du parti progressiste dans la composition du comité. Je m'adressai donc successivement au whip ministériel, au whip conservateur, à divers membres du parti progressiste et à son chef ainsi qu'à quelques ministres. Je demandai simplement justice. Je fis ces démarches privément, ne voulant pas créer un incident. J'espérais qu'il ne serait pas nécessaire que je porte la question au jugement de la Chambre.

M. BEAUBIEN: Dans ces démarches, est-ce que vous agissiez à titre de whip de votre groupe? (*Exclamations.*)

M. GOOD: La question est parfaitement recevable et je vais y répondre en toute franchise. J'ai été délégué par ceux qui ne pouvaient se faire représenter dans le comité et qui n'avaient que ce moyen pour faire connaître leur désir.

M. MARTELL: Notre collègue est-il le chef des intransigeants, ou "ginger group"?

M. l'ORATEUR: La question sort du sujet discuté.

M. GOOD: Je n'ai pas à m'occuper de questions étrangères au sujet. Il ne s'agit pas de discuter le nouveau parti. Il n'existe pas. Mais il y a treize membres de la Chambre qui ne pouvaient réclamer justice autrement

et qui ont pris cette attitude à la suite de la déclaration formulée par les progressistes.

M. CARROLL: Lorsque vous avez été élu ne vous êtes-vous pas rallié au parti progressiste parlementaire?

M. GOOD: Oui.

M. CARROLL: Est-ce que notre collègue n'a pas contribué à nommer le whip en chef du parti progressiste, notre collègue de Last-Mountain (M. Johnston)?

M. GOOD: Du tout.

M. CARROLL: L'honorable membre ou tout autre de son groupe, a-t-il depuis ce moment fait savoir au whip ministériel ou au whip de l'opposition que son groupe s'était choisi son propre whip?

M. GOOD: Effectivement.

M. FORKE: L'honorable député a parlé d'un entretien qu'il a eu avec moi. Je constate l'exactitude de la version qu'il en donne. Je lui ai conseillé de s'aboucher avec le Gouvernement pour obtenir que son groupe soit représenté. Je ne pouvais moi-même lui procurer cette représentation; mais je l'ai avisé de voir les ministres à cet effet. Je crois qu'il ne me démentira pas sur ce point.

M. GOOD: J'ai pu être mal compris quand j'ai parlé à l'honorable membre.

M. FORKE: Je vous ai bien compris.

M. GOOD: Je répète que l'honorable membre m'a parfaitement déclaré que notre groupe ne pouvait être représenté dans la composition du comité comme progressistes. Je regretterais de l'avoir mal compris; mais c'est l'impression qui m'en est restée. En face de cette situation nous n'avions plus qu'à prendre les mesures que nous avons choisies. Je tiens à ce que la Chambre sache que, agissant au nom de mes collègues, j'ai fait toutes les démarches propres à obtenir satisfaction à l'amiable et à éviter tout incident malheureux. Même je suis allé trouver un ministre, sur la fin de la semaine dernière, pour lui exposer la situation et il me promit qu'il tâcherait d'arranger les choses d'une façon amicale, afin qu'il n'y ait aucun mécontentement.

L'hon. M. MACDONALD: Voulez-vous dire que vous avez cessé d'appartenir au parti dirigé par l'honorable député de Brandon?

M. GOOD: Je répondrai à cette question, bien qu'elle s'éloigne du sujet; cependant...

L'hon. M. MACDONALD: Elle s'y rapporte exactement.

M. GOOD: J'ai cessé d'être un partisan de l'honorable député de Brandon, c'est-à-dire dans le sens de subir sa direction. Jusqu'ici le député de Last-Mountain (M. Johnston) a fait les fonctions de whip en chef du parti progressiste. Depuis un an mes douze collègues et moi ne le reconnaissons plus pour nous représenter dans les actes de la vie parlementaire. Telle est la situation; elle est, je crois, bien connue de la Chambre.

M. CARROLL: L'honorable membre qui parle au nom des treize—un nombre fatidique—a-t-il averti le whip de la droite, le whip de l'opposition et le whip progressiste que son groupe s'était séparé des autres partis existants et entendait former un groupe distinct?

M. GOOD: Certainement; je l'ai déclaré tout à l'heure.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Je prierai les honorables députés des deux côtés de la Chambre de s'en tenir à la discussion de la motion. Nous perdons beaucoup de temps cet après-midi.

M. GOOD: On m'a posé des questions et je désire y répondre car je ne voudrais pas me montrer impoli. Quelques-unes de ces questions toutefois sont étrangères à la discussion.

M. CARROLL: Je voudrais bien savoir...

Une VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Je l'ai déclaré hier et à maintes reprises différentes, il est permis de poser des questions avec le consentement de l'honorable député qui a la parole; cependant, le président doit intervenir et mettre fin aux interpellations si elles dégénèrent en discussion; autrement, il s'ensuivrait un débat interminable.

M. MARTELL: J'ai demandé l'application du règlement tout à l'heure. Lorsque le peuple est appelé à se choisir des représentants, il y a deux partis reconnus: le parti libéral et le parti conservateur, tous deux de vieille souche; en ces derniers temps, nous avons vu surgir le parti progressiste. Cependant, depuis les élections, ce dernier parti s'est fractionné en plusieurs groupes. L'honorable député de Brandon (M. Forke) est le chef du parti progressiste; mon très honorable ami (le très hon. Mackenzie King) est le chef du parti ministériel et le très honorable député de Grenville (le très hon. M. Meighen) dirige les forces du parti conservateur. Voilà ce qui constitue le régime du gouvernement par les partis au Canada à notre idée. Cependant, un troisième parti vient de se former.

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

M. MARTELL: Je reprendrai mon siège lorsque l'Orateur me rappellera à l'ordre. D'autre part, l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) se prétend le chef d'un autre groupe, désigné sous le nom du parti ouvrier. Ce titre lui a été reconnu par Votre Honneur à diverses reprises. Et maintenant, au nom du ciel...

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. MARTELL: Allons-nous avoir un cinquième et un sixième groupe ici? Je puis fort bien vous demander, monsieur l'Orateur, de me reconnaître comme le chef du parti libéral constitutionnel étant donné que je ne vois pas toujours du même œil que mon parti sur les questions constitutionnelles. On pourrait peut-être m'appeler un tory de la vieille roche parce que je suis favorable à l'idée de maintenir le lien britannique.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a demandé l'application du règlement. Il prétend, si j'ai bien compris, que l'Orateur n'a pas le droit de reconnaître plus de deux ou peut-être trois groupes en cette Chambre. Cependant, l'Orateur ignore les partis comme tels; il existe toutefois, suivant tous les auteurs constitutionnels, une courtoisie dont il faut tenir compte. Par exemple, au cours d'un débat, l'Orateur doit observer le tour de rôle. Il doit accorder successivement la parole à un membre du parti ministériel, à un membre de l'opposition et à un membre du groupe progressiste. L'Orateur doit également donner la parole aux autres députés, même s'ils ne font pas parti de ce troisième groupe. Les honorables députés se souviennent d'une époque dans les annales de la Chambre des communes anglaises où en sus des deux grands partis historiques,—les libéraux et les conservateurs,—il y avait le parti irlandais sans compter un quatrième groupe composé de quatre hommes politiques éminents et dont faisaient partie M. Balfour et lord Randolph Churchill; j'ai oublié les noms des deux autres. Cependant, l'Orateur tenait compte de ce quatrième groupe. Cette coutume n'est pas strictement basée sur le règlement, mais elle fait partie de la courtoisie qui doit présider aux débats. Je croirais manquer à mon devoir de président de la Chambre, si je refusais de reconnaître les honorables députés qui n'appartiennent pas officiellement à l'un ou à l'autre des trois groupes les plus considérables.

L'année dernière, j'ai appliqué ce principe en ce qui regarde le groupe ouvrier, étant donné qu'il représente un élément important de notre population. J'ai accordé les privilèges dont jouissent les chefs de parti à l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), qui représente le groupe ouvrier, et je crois avoir eu parfaitement raison. L'objection qu'a soulevée l'honorable député de Hants (M. Martell) est donc mal fondée, quoiqu'il soit à propos suivant moi d'appeler l'attention de la Chambre sur les anomalies apparentes de la présente discussion. Puis-je rappeler aux honorables députés qu'une motion a été adoptée afin que le débat sur le budget ait la priorité sur toutes les autres questions? Or, l'on a débattu la présente motion toute l'après-midi.

Quelqu'un a suggéré tout à l'heure que l'affaire pourrait s'arranger du moment qu'un membre du parti progressiste consentirait à céder sa place dans le comité à un membre du groupe dissident. Si la proposition était adoptée, la Chambre pourrait procéder à la discussion des autres questions inscrites au Feuilleton. Le temps s'écoule rapidement.

M. GOOD: J'aurais terminé depuis longtemps si j'en avais eu le loisir. Je me contenterai de dire avant de reprendre mon siège que j'ai fait une suggestion au whip du Gouvernement, il y a plusieurs jours, afin que l'on ne se trouve pas dans la situation embarrassante de forcer un membre à se retirer du comité. On pourrait remédier à cela par l'addition de quatre nouveaux membres dans le comité, un conservateur, deux libéraux et un de notre groupe. Nous aurions alors une représentation exacte et juste. Voilà un des moyens d'obvier à la difficulté. L'autre a été suggéré par le chef de l'opposition. Si j'ai blessé la susceptibilité d'aucun de mes collègues, je le regrette, mais je ne souffrirai aucune injustice, et je crois que, dans ce cas-ci, il y en a eu une grave. Quant à moi, je me suis efforcé durant plusieurs jours de régler cette affaire à l'amiable, privément, et j'en appelle au témoignage de l'honorable député de Brome (M. McMaster). Si nous sortons de cette impasse, soit en augmentant le nombre des membres à dix-neuf, soit par l'autre moyen suggéré, je serai satisfait.

M. CAHILL: Qui devrait être consulté à l'avenir parmi les treize représentants du groupe de l'honorable député au sujet de questions de cette nature, par exemple qui devrait être nommé pour les représenter? Quelle est la fonction de l'honorable député dans ce groupe? En est-il le chef, en est-il le whip?

M. GOOD: Je ne sais combien de fois il me faudra répondre à cette question. J'y ai déjà répondu deux ou trois fois. J'ai déclaré distinctement que douze autres membres m'ont demandé par écrit d'obtenir la représentation dans le comité pour eux, vu qu'ils ne pouvaient l'avoir autrement. J'ai donné

ce document, ou une copie, au whip du Gouvernement. C'est certainement assez clair.

M. LEADER: Monsieur l'Orateur, afin de régler cette question je vais, si je ne viole pas le règlement, faire une proposition. L'honorable député de Brant (M. Good) a dit qu'il y a deux moyens de débrouiller cette question, à savoir que l'on augmente le nombre des membres du comité ou que l'un d'eux s'en retire. Ma démission est maintenant officiellement entre les mains du premier ministre. Bien que je sois reconnaissant envers les membres du groupe progressiste, dont je suis fier de faire partie, de m'avoir choisi pour les représenter dans ce comité, je demanderai, si je n'enfreins pas le règlement, à être remplacé par un autre. Je pourrais suggérer un nom mais je m'en abstiendrai, laissant ce soin à mes collègues.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, l'honorable député m'a envoyé une note il y a un instant disant que, s'il était dans la question, il proposerait de se faire remplacer par un autre dans le comité si cela pouvait trancher la difficulté. La Chambre a entendu tout à l'heure l'honorable député d'Ontario-Nord (M. Halbert) faire une offre semblable. On semble désirer que tous les groupes soient représentés. Je proposerais que la motion soit adoptée telle qu'elle est conçue, et que demain les honorables députés du groupe intéressé fassent connaître au Gouvernement quelle substitution de noms ils désirent. L'un des membres qui vient d'être mentionné se retirant et permettant ainsi à l'un des treize députés de ce groupe de le remplacer dans le comité. Je crois qu'il vaudrait mieux maintenir la composition du comité telle qu'elle est. Il faudrait le consentement unanime de la Chambre pour l'augmenter. Je suis d'avis que ce serait la manière la plus prompte de régler cette question.

M. GOOD: Avec cette entente...

Des VOIX: Sans doute.

(La motion est adoptée.)

VACANCES DE PAQUES

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, afin que les honorables députés soient renseignés officiellement au sujet de l'ajournement de Pâques, bien que j'aie mentionné le sujet l'autre soir, je présenterai la motion formellement. Je propose:

Que lorsque la Chambre, s'ajournera, mercredi à six heures le 8 avril prochain, elle reste ajournée jusqu'à mardi le 14 avril.

(La motion est adoptée.)

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE MIXTE DES IMPRESSIONS

L'hon. CHARLES MARCIL propose:

Que le premier rapport du comité mixte des impression du Parlement soit adopté moins la partie qui a trait aux documents parlementaires nos 49, 98, 99 et 100.

Le Sénat a déjà adopté une motion analogue à celle-ci. On a constaté, après la réunion du comité que le document de la session n° 49, qui comprend les règles adoptées par la province de Québec au sujet des appels contre les condamnations en vertu du Code criminel sont pour l'usage particulier des tribunaux provinciaux et que la Chambre des communes n'est pas obligée de payer les frais d'impression et de distribution de ce document. Il est nécessaire surtout aux avocats de la province intéressée.

Quant aux documents numéros 98, 99 et 100, avant même la réunion du comité la Chambre en ordonna l'impression.

C'est par inadvertance et faute des renseignements nécessaires que le comité en a proposé l'impression.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE MOTION D'ORDRE CONCERNANT L'HEURE RESERVEE AUX BILLS D'INTERET PRIVE

M. KELLNER: Monsieur l'Orateur, je propose une motion dont avis fut donné mercredi dernier:

Que le mardi 31 mars courant et après, et jusqu'à la fin de la session, si l'heure entre huit et neuf heures du soir qui, les mardis et vendredis, en vertu du règlement de la Chambre, est réservée à l'étude des bills d'intérêt privé, n'est pas complètement épuisée à cette fin, le reliquat de l'heure après l'étude des bills susdits sera consacré aux "Bills et Ordres publics", lesquels seront appelés par monsieur l'Orateur dans l'ordre de leur inscription au Feuilleton.

M. CARROLL: Monsieur l'Orateur, la présente question doit, à mon sens, faire l'objet de l'étude du comité spécial qui, sous votre direction, prépare les modifications opportunes au Règlement. Selon moi le Règlement ne permet pas d'en faire présentement une motion d'initiative parlementaire, sans préavis.

Une VOIX: Il y a eu préavis.

M. CARROLL: Même si on en a donné avis, je trouve inopportun le changement proposé. Parce que, certains soirs, la Chambre réserve l'heure entre huit et neuf aux projets de loi d'intérêt privé il ne s'ensuit pas nécessairement que toute l'heure doive être consacrée exclusivement aux bills de ce genre. Il va sans dire que dès qu'on a cessé la discussion de ces bills la Chambre est saisie des propositions ministérielles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sans doute il a été donné avis de cette motion à la Cham-

bre; mais la chose m'a échappé. Par conséquent la présente motion me prend au dépourvu. Je n'abonde pas dans le sens de l'honorable député de Cap-Breton-et-Richmond (M. Carroll) qui trouve que la question devrait être renvoyée devant le comité spécial parce que, prétend-il, elle entraîne une modification du Règlement. Elle ne cherche pas plus à modifier le Règlement que ne le font des motions que propose constamment le ministère pour réserver certaines séances ou pour créer des comités extraordinaires en vue de certaines fins, et autres propositions de ce genre. La présente motion n'intéresse que cette seule session et le règlement tel qu'il existe en ce moment. Comme il arrive, à cette session un nombre de propositions importantes ont été inscrites sous la rubrique de "Bills et Ordres publics" et elles y resteront en permanence si on ne trouve pas moyen d'en entamer la discussion. Cela n'empiéterait guère sur le temps de la Chambre si, entre huit et neuf heures, le reliquat de cette heure était consacré à la discussion de ces questions, et particulièrement à l'étude de certains projets de loi qui se trouvent relégués dans la catégorie des bills et ordres publics. J'ai toujours cru, en ce qui concerne des projets d'initiative parlementaire, que ce n'était pas bien juste à l'égard du député qui propose une mesure spéciale, de mettre ainsi sa proposition au rancart à un certain stade de son élaboration. Sans doute pourrait-on faire valoir la même raison pour ce qui reste des résolutions qui s'y trouvent inscrites, mais elle ne saurait s'appliquer avec autant de force qu'aux projets dont on empêche la mise en discussion par ce moyen. Je propose à la Chambre de donner son attention sérieuse à la motion de l'honorable député (M. Kellner). Je ne vois pas bien, moi-même, pour quelle raison, on n'y donnerait pas suite à cette session.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne comprends pas mon très honorable ami quand il affirme que la question ne fait l'objet d'aucun article du règlement de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce que j'ai dit: le ministre n'a pas bien saisi. Je n'ai qu'à m'expliquer, j'en suis sûr, et il corroborera mon dire. La présente motion ne vise pas la modification du règlement de la Chambre. Naturellement il existe un article du règlement qui intéresse la situation actuelle, mais la motion ne cherche pas plus à modifier un règlement que ne le fait la motion, assez fréquente, demandant qu'à partir de tel jour la séance de mercredi ou de jeudi soit réservée au Gouvernement, ou bien que tel ordre spécial ait la priorité, comme par exemple l'ordre spécial qui figure présentement au Feuilleton. Je dis qu'il n'y a pas plus lieu de renvoyer cette question devant le comité spécial qui étudie l'opportunité de modifier le règlement, qu'il n'y aurait de le faire pour ces autres motions.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon très honorable ami parle de surseoir à l'application du règlement en ce qu'il intéresse un sujet déterminé. La chose arrive, mais à de rares occasions; la motion de l'honorable député (M. Kellner) tendrait à surseoir immédiatement et en permanence à l'application de l'article 25 du règlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sa suspension pour cette session-ci de même que la motion relative aux séances du mercredi signifie la suspension d'un certain article du règlement pendant toute la durée de la session.

L'hon. M. LAPOINTE: Mais c'est la coutume, tandis que cette motion établirait un précédent inconnu de cette Chambre et cela justement au moment où un comité étudie les changements qu'il serait bon d'apporter au règlement de la Chambre. J'espère que le comité n'acceptera pas l'innovation proposée par l'honorable député, parce qu'elle prêterait à confusion. Je ne vois pas comment la Chambre pourrait consacrer les trois premiers quarts d'heure à l'étude de projets d'intérêt privé et l'autre quart à la discussion disons des paris aux courses ou autre chose de ce genre. Je ne pense pas que la Chambre y gagnerait en adoptant cette motion. Bien que, personnellement, je ne sois pas opposé à changer certaines règles de la Chambre et d'ailleurs aussi, j'estime que tant qu'elles existent, on doit les respecter. En outre, étant donné qu'un comité étudie en ce moment la question de modifier le règlement, je ne suis pas disposé à accepter la motion.

M. l'ORATEUR: Si aucun autre député ne désire prendre la parole, l'auteur de la motion terminera le débat.

M. KELLNER: Si l'on prend comme principe de ne changer aucune des règles de la Chambre, il me semble que le comité qui les étudie en ce moment ferait aussi bien d'arrêter ses travaux. Le ministre doit aussi comprendre que quels que soient les changements proposés par le comité, on ne les appliquera pas dès cette année. Ma motion s'applique uniquement à cette session-ci. Il y a actuellement au Feuilleton sous le chapitre de "Bills et Ordres publics" un grand nombre de très importantes questions qu'il serait à propos d'aborder. Il s'agit de savoir si le Gouver-

nement et la Chambre veulent étouffer cette discussion ou bien permettre aux honorables députés de soumettre leurs projets au Parlement. Pour moi, il n'y a pas de doute que la procédure que je propose ne soit presque identique à celle que suit le Gouvernement lorsqu'il demande de consacrer à ses propres mesures le temps réservé aux projets des députés. Nous demandons simplement qu'on nous donne assez de temps pour discuter les importantes questions inscrites au Feuilleton. Le ministre de la Justice (M. Lapointe) a parlé d'une discussion d'un quart d'heure sur les paris aux courses. Le ministre croit-il sérieusement que l'auteur d'une pareille résolution accepterait un si court laps de temps si on le lui offrait. Il lui serait impossible d'exposer le sujet en quinze minutes.

L'hon. M. LAPOINTE: J'ai vu se produire des choses surprenantes.

M. KELLNER: Il est possible que le ministre s'attende à des surprises; mais il arrive souvent que dix ou quinze minutes suffisent pour des bills d'intérêt privé et si le reste du temps était consacré à l'étude des bills et ordres publics, on pourrait régler un grand nombre de questions importantes. Il ne convient pas de les remettre à une autre session, car cela ne fera qu'encourager les députés à violer le règlement de la Chambre. Si on ne leur donne pas l'occasion de présenter leurs projets, ils chercheront peut-être à outrepasser le règlement.

M. CARROLL: Pourquoi ne pas en faire une règle définitive?

M. KELLNER: Il n'est pas question de règle définitive ou provisoire. On demande simplement que sur le temps maintenant consacré à l'étude des bills d'intérêt privé on réserve ce qui pourra rester aux bills et ordres publics.

La motion de M. Kellner, mise aux voix, n'est pas adoptée.

ONT VOTE POUR:

Macphail, Mlle,

MM.	MM.
Anderson,	Doucet,
Arthurs,	Drayton (sir Henry),
Beaubien,	Drummond,
Black (Halifax),	Duncan,
Black (Yukon),	Elliott (Waterloo),
Bowen,	Evans,
Brethen,	Fansher,
Bristol,	Forke,
Brown,	Gardiner,
Caldwell,	Garland (Bow-River),
Campbell,	Garland (Carleton),
Carmichael,	Good,
Charters,	Gould,
Church,	Grimmer,
Clark,	Halbert,
Dickie,	Hanson,
Hocken,	Millar,
Hodgins,	Milne,
Hoey,	Neill,
Hopkins,	Preston,
Hubbs,	Pritchard,
Humphrey,	Reed,
Irvine,	Ross (Kingston),
Johnston,	Ross (Simcoe),
Jones,	Sales,
Kellner,	Senn,
Kennedy (Edmonton),	Shaw,
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),	Sheard,
	Simpson,
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),	Speakman,
	Spence,
King (Huron),	Spencer,
Knox,	Stansell,
Leader,	Steedsman,
LeSueur,	Stewart (Hamilton),
Lewis,	Stewart (Humboldt),
Lovie,	Stewart (Leeds),
Lucas,	Stirling,
MacLaren,	Sutherland,
Maclean (York),	Thurston,
McConica,	Wallace,
McDonald (Timiskaming),	Ward,
McKillop,	Warner,
McQuarrie,	White,
McTaggart,	Wilson,
Maybee,	Woods,
Meighen,	Woodsworth.—93.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Baldwin,	Lapointe,
Béland,	Logan,
Benoît,	Lovett,
Binette,	Low,
Bouchard,	Macdonald (Pictou),
Boucher,	Mackinnon,
Bourassa,	MacLean (Prince, I.P.-E.),
Cannon,	McBride,
Cardin,	McCrea,
Carroll,	McGiverin,
Carruthers,	McIsaac,
Casgrain,	McKay,
Chevrier,	McMaster,
Chisholm,	McMurray,
Clifford,	Marcil (Bonaventure),
Copp,	Marcile (Bagot),
Déchêne,	Marler,
Denis (Joliette),	Martell,
Denis (St-Denis),	Mercier,
Desaulniers,	Michaud,
Descotaux,	Morin,
Deslauriers,	Motherwell,
Duff,	Munro,
Ethier,	Murdock,
Euler,	Murphy,
Findlay,	Ouimet,
Forrester,	Papineau,
Fortier,	Parent,
Fournier,	Pelletier,
Gendron,	Pouliot,
Gordon,	Prevost,
Graham,	Putnam,
Hammell,	Rankin,
Hanna,	Raymond,
Hatfield,	Rinfret,
Healy,	Roberge,
Hudson,	Robichaud,
Hunt,	Robinson,
Kay,	Robitaille,
King (Kootenay),	St-Père,
King, Mackenzie (York),	Savard,
Kyte,	Séguin,
Lonctôt,	Sinclair (Oxford),

Sinclair (Queens, I.P.-E.), Tobin,
Snowball, Vien,
Stewart (Argenteuil), Walsh.—93.
Stork,

M. l'ORATEUR: D'après le règlement de la Chambre...

L'hon. M. BELAND: Monsieur l'Orateur je tiens à attirer votre attention sur le fait que l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) était à son siège et n'a pas voté.

M. POWER: J'étais pairé avec l'honorable député de Hamilton-Est (M. Mewburn), sans cela, je me serais prononcé contre la résolution.

M. CHAPLIN: J'étais pairé avec l'honorable député de Welland (M. German). Si j'avais voté je me serais déclaré en faveur de la motion.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'étais pairé, monsieur l'Orateur, mais j'ai certainement compris que cela ne comptait pas. Je puis dire qu'après avoir vu des honorables députés ne pas se lever, j'ai immédiatement envoyé un mot à mon honorable ami, le whip du Gouvernement (M. Kyte) lui demandant de voter puisqu'il était pairé avec notre whip en chef (M. Boys) qui est absent.

M. DUNCAN: J'ignorais que le Gouvernement fut opposé à cette motion. J'avais pairé avec l'honorable député de Bruce-Nord (M. Malcolm).

Une VOIX: Vous avez cependant voté.

M. DUNCAN: Je ne savais pas qu'il fallait s'en tenir à l'arrangement.

L'hon. M. ROBB: Monsieur l'Orateur, j'étais pairé avec l'honorable député de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens). Si j'avais voté je me serais prononcé contre la résolution.

M. MARTELL: Monsieur l'Orateur, je tiens à attirer votre attention sur le fait que l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) a voté.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Ces explications seront entrées au procès-verbal, mais le vote ne saurait être modifié.

Les votes étant égaux des deux côtés, la règle n° 6 place l'Orateur dans l'obligation de voter et il peut donner ses raisons à la Chambre. Je me prononce pour la négative et voici ma raison: Il existe un comité spécial qui a été formé, il y a quelques jours seulement par la Chambre; il est présidé par l'Orateur et siège deux fois par semaine pour discuter l'utilité de modifier certains articles du règlement de la Chambre qui sont désuètes. Le comité n'a pas encore étudié l'article 25, du règlement qui se trouve visé par le principe de cette motion. En conséquence je crois que nous agirions sagement en n'allant pas au devant des besoins, mais en laissant le comité étudier cette question à fond et faire rapport. La Chambre peut ensuite adopter ou rejeter la motion. Je déclare que cette motion n'est pas adoptée.

(La motion (de M. Kellner) n'est pas adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF A LA PUBLICATION DES STATUTS

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail) demande à déposer un projet de loi (bill n° 41) relatif à la publication des Statuts.

Ce bill, dit-il, a pour objet de déterminer l'impression, la reliure et la distribution des statuts publiés chaque année. La codification des Statuts se fait actuellement et les articles de la loi relatif à l'impression et à la relieure des Statuts sont rédigés en des termes actuellement désuets, qui ne correspondent plus à la pratique courante depuis quelques années. Voilà surtout pourquoi nous présentons ce projet de loi. Après avoir consulté le ministère de la Justice il a été jugé préférable de rédiger une nouvelle loi plutôt que de modifier la loi existante. Le ministère de la Justice approuve le bill.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas sûr de bien comprendre l'explication du ministre. Il dit que les termes de la loi actuelle ne sont plus d'usage courant. Qu'entend-il par là? S'il nous indiquait le texte dont il parle, nous pourrions nous y reporter.

L'hon. M. MURDOCK: Un projet de loi relatif à la publication des statuts. Il est inscrit au Feuilleton de ce jour, et mon très honorable ami. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre n'a pas saisi. Quelle est la loi actuellement en vigueur?

L'hon. M. MURDOCK: Loi relative à la publication des statuts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle ne paraît pas au Feuilleton, si c'est une ancienne loi.

L'hon. M. MURDOCK: C'est cela, exactement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment la vieille loi peut-elle figurer au Feuilleton?

L'hon. M. MURDOCK: L'on a jugé à propos de modifier la loi actuelle sur plusieurs points.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est vraiment une modification de la loi actuelle.

L'hon. M. MURDOCK: L'objet véritable est de modifier un certain nombre d'articles, et le ministère de la Justice a cru qu'il serait préférable d'abroger la loi actuelle et de la remplacer par une nouvelle, ce que nous faisons.

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

LE VIADUC DE TORONTO ET L'IMMIGRATION

M. CHURCH: Je désire appeler l'attention du ministre de l'Immigration (M. Robb) sur les lettres et commentaires publiés par les journaux de Toronto, où il est dit que des affiches paraissant dans les journaux d'Angleterre demandent 5,000 hommes pour travailler au viaduc de Toronto, alors qu'on n'en a aucun besoin. Je demande au ministre de se renseigner sur ce sujet; et, si les faits allégués sont vrais, de savoir qui trompe ainsi sciemment afin d'induire des immigrants à venir en Canada.

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration): Je m'enquerrai.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je comprends que l'honorable député cite une affiche publiée par un journal d'Angleterre en vue d'induire des immigrants à venir en Canada sous prétexte qu'ils seraient employés à la construction du viaduc de Toronto. Je me permets de rappeler à mon honorable ami que la loi anglaise assimile à un acte criminel le fait de recourir au journaux pour induire sous de faux prétextes des immigrants à venir au Canada. Je crois que cela devrait être porté à la connaissance du public.

LA TAXE SUR L'EXPORTATION DE L'ENERGIE ELECTRIQUE

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, je ne me suis pas bien rendu compte en discutant l'exposé financier, l'autre jour, que le droit d'exportation sur l'énergie électrique avait été imposé par un décret du conseil modifiant l'application de la loi et qu'il ne serait pas présenté de résolution à ce sujet, ce qui nous prive de l'occasion de discuter la chose en comité. Dans ces conditions, il me semble raisonnable de déposer sur le bureau toutes les demandes d'autorisation d'exporter l'énergie électrique, toute la correspondance qui s'y rapporte, le décret du conseil, et la proposition du ministère motivant le décret du conseil. Je le demande et j'espère que ces pièces nous seront communiquées au cours de ce débat.

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je crois que le décret du conseil a paru dans la *Gazette du Canada*. Le ministère du Commerce est chargé de l'exécution de la loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami comprendra, j'en suis sûr, que le décret seul ne signifie pas grand'chose. La Chambre a droit de savoir quelles mesures le Gouvernement a prises relativement à l'imposition de cette nouvelle taxe—à moins que l'on n'ait l'intention de faire en sorte que la Chambre ne puisse examiner cette question d'une manière compréhensive. Nous devrions avoir la correspondance, les conclusions et le reste. Il devrait être facile de procéder ainsi.

L'hon. M. ROBB: S'il y a quelque correspondance à ce sujet, je la déposerai sur le bureau.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les requêtes et les conclusions.

LOI DE NATURALISATION

M. BEAUBIEN: Puis-je demander au secrétaire d'Etat (l'hon. M. Copp) s'il se propose de soumettre quelque modification à la loi de naturalisation cette année?

L'hon. M. COPP (secrétaire l'Etat): On n'a en ce moment aucune intention de proposer la modification de la loi de naturalisation.

PROJET FEDERAL DES PRETS AGRICOLES

M. SPENCER: Je désire demander si on a attiré l'attention du Gouvernement sur la résolution suivante adoptée à l'unanimité par l'Assemblée législative de la province de l'Alberta:

Résolu, que cette Chambre continue ses instances auprès du gouvernement fédéral sur la nécessité d'instituer un système de prêts agricoles et demande que l'on prenne, au cours de la session actuelle du Parlement, des mesures en vue de réaliser un tel projet.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Il serait bien difficile de répondre à mon honorable ami. Plusieurs de ces résolutions qu'adoptent les législatures provinciales sont transmises au Gouvernement, mais il faudrait s'enquérir auprès du greffier du Conseil privé ou du secrétaire d'Etat si on a reçu celle-ci. Je vais m'en informer et tenter de répondre à mon honorable ami.

MODIFICATION DE LA LOI DES GRAINS DU CANADA

M. GOULD: Je désire demander au ministre du Commerce (l'hon. M. Low) s'il voudra bien expliquer à la Chambre pourquoi le Gouvernement a décidé de ne présenter aucune modification à la loi des grains cette année.

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): Il n'existe aucune autre raison que celles que l'on a fournies hier. On désire donner aux honorables députés ample loisir d'étudier le rapport de la commission royale des grains. Si la Chambre le désire, nous n'avons aucune objection contre la présentation du bill qui serait référé au comité de l'agriculture lors de la 2e lecture. Je suis sûr que l'honorable juge Turgeon se ferait un plaisir de comparaître devant ce comité et d'expliquer complètement son rapport et le bill qu'il a rédigé.

M. GOULD: Je dirai au ministre que les fermiers de l'ouest du Canada ne veulent pas mettre leur grain sur le marché dans les conditions actuelles plus longtemps qu'il ne le faut, et je voudrais voir adopter le bill sous sa forme modifiée cette année.

Le très hon. M. MEIGHEN: (leader de l'opposition): Monsieur l'Orateur, cette question nous intéresse également. Je voyais une nouvelle façon de procéder au Parlement en ce que le Gouvernement laissait un bill sur le bureau pendant un an afin que tous aient le temps de le bien comprendre. La session du Parlement remplit ce rôle; les diverses étapes que suit un bill ont été instituées à cette fin. Je ne vois rien de plus difficile à comprendre dans un bill sur les grains que dans tout autre. Si on devait suivre cette procédure préparatoire c'est bien dans le cas du bill Petersen. Je ne vois pas que le Gouvernement soit justifiable d'adopter cette procédure extraordinaire, surtout si on considère que déjà il s'est écoulé trois ou quatre sessions depuis que cette mesure est à l'étude. On a retardé les rapports de mois en mois, vraiment, d'année en année. Nous n'allons pas encore, j'espère, laisser s'écouler une autre année avant d'aborder cette législation.

L'hon. M. LOW: Mon honorable ami veut-il laisser entendre que depuis plusieurs années on n'a pris aucune mesure relativement au rapport de la commission royale sur les grains?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. J'ai dit que l'on avait retardé le rapport pendant des mois et mêmes des années.

L'hon. M. LOW: Pas le rapport de la commission royale nommée il y a un an ou deux?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Le Gouvernement avait laissé entendre dans le discours du trône de 1924 que le rapport serait déposé à temps pour l'adoption d'un bill il y a un an.

L'hon. M. LOW: On n'a reçu le rapport que peu de temps avant l'ouverture de la session.

[M. Gould.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais.

L'hon. M. LOW: Il a été déposé sur le bureau immédiatement après l'ouverture du Parlement. Nous nous rendons compte que c'est une affaire très importante. On m'a fait observer plus d'une fois que certains députés aimeraient à avoir l'occasion d'étudier d'une façon plus complète le rapport de la commission royale des grains. Mais si la Chambre désire que le Gouvernement fasse avancer ce projet de loi, nous sommes prêts à le présenter et à lui faire subir sa première lecture et sa seconde lecture, puis à le renvoyer au comité de l'agriculture. De fait, si celui-ci est disposé à proposer l'adoption de ce projet de loi, nous sommes prêts à procéder durant la présente session.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois maintenant comprendre pourquoi il faut prendre ces précautions. Le Gouvernement va apparemment mettre le sort de ce projet de loi entre les mains du comité de l'agriculture. Je n'étais pas en désaccord avec le ministre quant au délai, mais il ne saurait dire que c'est là une raison pour laisser le projet de loi sur le bureau durant un an. Supposons qu'il y ait des élections générales; l'an prochain, nous aurons de nouveaux députés. Faudra-t-il alors que la Chambre attende encore une année afin que les nouveaux députés puissent étudier le projet de loi?

L'hon. M. GRAHAM: Parlez pour votre parti.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je fais.

LE TRAITE DE COMMERCE AVEC L'AUSTRALIE

M. McQUARRIE: Puis-je demander quand le Gouvernement se propose de faire ratifier le traité de commerce avec l'Australie?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je crois qu'il a été répondu à cette question il y a quelques jours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement pourrait-il laisser aussi ce traité sur le bureau pour nous permettre d'y réfléchir?

PERMIS DE PECHE ACCORDES A DES ETRANGERS

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je désire donner quelques renseignements à l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie) au sujet d'une demande qu'il a faite hier. Il a attiré l'attention de la Chambre sur une réponse faite à une question qu'il avait posée le 25 mars. Il y avait six points; l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a répondu à trois. Je constate qu'il est arrivé ceci: Une partie

de la question concerne le département de la Marine et des Pêcheries et l'autre concerne le département des Affaires extérieures. Ce dernier a envoyé sa réponse au département du secrétaire d'Etat, où les questions ont été réunies mais celles-ci ne sont pas parvenues à la Chambre, de sorte que la réponse donnée ne touchait que les points concernant le département de la Marine et des Pêcheries. Voilà pourquoi il n'a pas été répondu à tous les points de la question en même temps. Voici la partie de la question à laquelle il reste à répondre, et qui concerne le département des Affaires extérieures.

4. Est-il vrai que le gouvernement japonais a refusé de modifier la convention entre le Canada et le Japon quant au nombre des Japonais qui peuvent annuellement entrer au Canada?

La réponse est: Non.

5. Le gouvernement japonais a-t-il fait quelque proposition au gouvernement canadien à ce sujet?

La réponse est: Non.

6. Dans l'affirmative, quelles propositions?

La réponse à ceci est: Répondu sous le numéro précédent.

COMMISSION DU PORT DE VANCOUVER

M. BLACK (Yukon): Je désirerais attirer l'attention du Gouvernement sur plusieurs questions inscrites au Feuilleton le 25 février. Après être restées quelques jours sur le Feuilleton, elles furent converties en ordres de dépôt de documents. Ces questions concernent certaines transactions avec le bureau des commissaires du port de Vancouver. Elles ne nécessitent pas de recherches; c'est une affaire sur laquelle le Gouvernement devrait avoir des renseignements sous la main, ici, à Ottawa, et je demande au ministre de la Marine et des Pêcheries si l'ordre ne pourrait pas être xécuté.

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je me ferai un plaisir de m'en informer et de voir à ce que ces documents soient préparés aussitôt que possible.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb (ministre intérimaire des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement proposé par sir Henry Drayton.

M. JOHNSTON: Monsieur l'Orateur, je suis sûr que vous admettrez, comme moi, que nous avons eu une séance intéressante, cet après-midi. Nous avons entendu l'honorable représentant de York-Sud (M. Maclean) faire l'exposé de l'état, passé et présent, de nos voies ferrées. Nous avons appris également qu'il n'est né aucun nouveau groupe politique en notre pays, ce qui a soulagé plusieurs d'entre nous, puisqu'on n'aura pas besoin ni de langes ni de biberons.

Me sera-t-il permis de féliciter le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) à l'occasion de son anniversaire de naissance? Je suis sûr que je me fais l'interprète de tous, du moins de tous les membres de notre groupe, en lui souhaitant qu'il en voie beaucoup de semblables.

A propos des résolutions qu'examine maintenant la Chambre, je désire tout d'abord attirer l'attention sur le projet du Gouvernement de nommer une commission du tarif. Je lis le passage suivant de la résolution relative à la commission:

Les autres membres seront des spécialistes compétents pour conseiller en pareille matière et qui suivront attentivement ces questions.

Monsieur l'Orateur, je ne m'oppose pas à la nomination de cette commission, mais je rappelle que les fermiers du pays s'attendent qu'un des leurs fasse partie de ce corps. Je puis assurer le Gouvernement, sans crainte de me tromper, que les cultivateurs ne verront pas cette commission d'un bon œil, à moins qu'un des leurs, en qui ils ont absolument confiance, n'en fasse partie.

J'avais l'intention de parler des modifications que l'on projette d'apporter à la clause du "dumping", mais le ministre intérimaire des Finances a annoncé hier que, quand le moment en sera venu, il retirera cette proposition. Il me fait plaisir de constater qu'il agit ainsi; mais je me demande encore pourquoi l'on proposa ces modifications. Je regrette qu'on les ait proposées, mais, comme je l'ai dit, il me fait plaisir de voir que le ministre se propose de les retirer.

J'ajoute quelques mots au sujet du budget de 1924 et des réductions du tarif douanier qu'on effectua alors. Tout le monde sait que nos amis du groupe conservateur ont prétendu que ces réductions, jointes à d'autres actes du Gouvernement, ont eu pour résultat la faillite de plusieurs usines canadiennes. J'ai ici une brochure publiée par le comité d'organisation du parti libéral-conservateur, d'Ottawa, portant la date du 19 février 1925 et j'assure mes honorables amis du parti conservateur que j'ai obtenu cet exemplaire par des moyens loyaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis heureux que vous l'ayez obtenu.

M. JOHNSTON: Mon très honorable ami ne sera peut-être pas si content quand j'aurai terminé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne fera pas de mal.

M. JOHNSTON: On déclare, dans cet article, que "une engerbeuse de 7 pieds, sans accessoires, coûtait $235 en 1921; aujourd'hui, le fermier la paie $237. Mais, en 1921, il y avait une taxe de 3 p. 100 sur les ventes, taxe qui n'existe plus". Vous remarquerez que les chiffres se rapportent à 1921 et 1925; on ne se préoccupe pas des années qui se sont écoulées de 1921 à 1925. Mais tous ceux qui connaissent bien l'industrie des instruments aratoires, ou qui achètent de ces instruments, savent que, entre 1922 et 1923, le manufacturier releva considérablement les prix. On ne mentionne pas ce fait. Cet article crée l'impression que les prix augmentèrent en 1925, comparativement à ce qu'ils étaient en 1921; et c'est peut-être vrai, si l'on ne tient compte que des chiffres indiqués. Mais la liste publiée dans l'article comprend divers instruments—la moissonneuse lourde de 5 pieds, le râteau de dix pieds, le semoir à disque simple, le cultivateur de six pieds et à 12 dents, et autres. Après avoir obtenu cette brochure, j'écrivis à une grande manufacture d'instrument aratoires qui fait affaires dans l'Ouest, pour lui demander une liste de ses prix pour chacune des années de 1921 à 1925 inclusivement, afin d'établir quelles réductions se sont produites, le cas échéant, par suite des diminutions du tarif douanier et de la taxe sur les ventes, effectuées l'an dernier. Voici les chiffres que j'ai obtenus: Une lieuse de huit pieds coûtait, en 1921, $331; en 1922, $267; en 1923, $274 et, avant le 1er avril 1924, $308. Immédiatement après la réduction du tarif douanier et de la taxe des ventes, le prix tomba à $293, soit une diminution de $15. En outre, cette année, le prix est de $283, soit un écart entre le prix de 1921 et le prix actuel, de $48. Je cite le dernier prix, afin de réduire à néant la vieille doctrine de nos amis protectionnistes qui prétendent que le consommateur ne bénéficie d'aucune réduction du tarif douanier, mais que le manufacturier américain ajoute le montant ainsi déduit au prix de vente.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que dites-vous de l'abolition de la taxe de 5 p. 100 sur les ventes? Cela ne vaut-il pas la peine qu'on en parle?

M. JOHNSTON: Je viens de citer les prix des années 1921 à 1925 inclusivement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'y avez rien compris du tout.

M. JOHNSTON: Maintenant pour les semoirs à 20 sabots le prix en 1921 était de $260, en 1922 de $200 et en 1923 de $207. Avant le 11 avril 1924 il était de $230. Aussitôt qu'on eut réduit l'impôt sur les ventes et le droit de douane le prix descendit à $210, soit une diminution de $20. En 1925 le prix est de $185, soit une diminution nette de $75 de celui de 1921.

M. LEWIS: Pour préciser la situation, mon honorable collègue nous dira-t-il si le prix ne fut pas élevé en 1924, avant le budget, en prévision de l'abaissement des droits de douanes?

M. JOHNSTON: Mon honorable ami pourra le demander au manufacturier; moi, je n'en sais rien. Toutefois, je sais que le prix des instruments agricoles fut élevé à l'automne de 1923; cette hausse s'appliquait aux prix du printemps de 1924. La hausse fut générale. J'ai sous les yeux les prix de deux instruments dont on se sert partout dans l'Ouest du Canada. En 1921 la herse à disques 16-16 se vendait $90, en 1922, $72, en 1923, $76. Avant le 11 avril 1924 elle se vendait $85. A la suite de la réduction des droits de douanes et de l'impôt sur les ventes le prix s'abaissa à $80, soit une diminution de $5. On paie aujourd'hui cet instrument $79, soit une diminution de $11. Le râteau à foin de 10 pieds se vendait $66 en 1921; $55 en 1922; $56.50 en 1923. Avant le 11 avril 1924 le prix en était de $65, et l'abaissement des droits de douanes et de l'impôt sur les ventes l'amena à $62, soit une diminution de $3. Le prix aujourd'hui est de $60, soit une diminution de $6. Ces chiffres sont authentiques et sont fournis par une des plus grandes fabriques d'instruments agricoles faisant affaires avec l'Ouest du Canada. Une lettre du gérant des ventes de cet établissement corrobore l'exactitude de mes chiffres.

Je n'ai pas le dessein de traiter longuement cette question de la protection. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire en cette Chambre, la protection encourage les trusts et est propre à discréditer un gouvernement. C'est mon opinion. Il y a quelque temps notre honorable collègue de Dufferin a parlé de la fabrication des treillis métalliques pour clôtures. Il vaudrait la peine de reprendre ses données là-dessus. Nous avons diverses maisons du Canada qui fabriquent de ces treillis. Quelques-unes fabriquent également du fil ou des tiges d'acier brut. Dans ce cas particulier les manufacturiers qui fabriquent des treillis métalliques, fabriquent aussi un treilis avec le fil n° 10, sur lequel il y a un droit d'importation de 20 p. 100. Ceux qui ne fabriquent que le fil sont forcés de payer ce droit à leurs concurrents, et en conséquence, ou ces gens devront cesser leurs opérations ou nous aurons un autre monopole au pays.

Mon honorable collègue parlait de la fabrication dans des petites villes de l'Ontario il y a des années. Il me souvient qu'il y avait plusieurs petits établissements industriels dans la ville où je vécus enfant. Il y avait une fonderie occupant de quinze à vingt hommes; une tannerie, où à peu près le même nombre trouvent de l'emploi, une filature de laine, trois manufactures de chariots de ferme, de traîneaux et de voitures de promenades. Tous ces établissements sont disparus avant 1896: pourquoi? Probablement à cause d'un état de choses semblable à celui que je signale au sujet des fabricants de clôtures métalliques, c'est-à-dire que le plus fort a pu forcer son concurrent à abandonner la partie. J'ai la conviction qu'on peut affirmer sans crainte que la protection n'a pas réussi à assurer la prospérité du Canada. A l'appui de cette déclaration je ne voudrais pas fatiguer la Chambre avec une longue colonne de chiffres, il y en a, toutefois, que j'aimerais à signaler à son attention. Que l'on fasse la comparaison, par exemple, entre le Canada et les Etats-Unis au début de leur expansion. Les Etats-Unis avaient en 1790 une population de 3,929,000, et à l'époque de la Confédération, le Canada n'avait qu'une population de 3,689,000. Cinquante années après 1790 la population américaine était de 17,063,000; tandis que celle du Canada, cinquante ans après la Confédération, est de 8,361,000. J'ai cueilli les statistiques américaines dans l'*Encyclopedia Britannica* tandis que celles du Canada me sont fournies par l'*Annuaire Statistique*. Au cours des cinquante premières années de leur existence les Etats-Unis ont vu quadrupler leur population, tandis que le Canada au cours du même laps de temps n'a vu que doubler la sienne. Cela n'a pas l'air comme si le Canada avait joui, sous le régime protecteur, de l'expansion qu'il était en droit d'attendre dans le cours ordinaire des événements.

Si on veut plus de preuves de l'inefficacité de ce régime comme politique économique nationale—celle qui doit assurer la grandeur et la prospérité du Canada—on n'a qu'à jeter un coup d'œil sur les chiffres de l'émigration aux Etats-Unis, que nos amis conservateurs se complaisaient tant à citer récemment. Inutile de citer ces statistiques ici, car le très honorable chef de l'opposition officielle (le très hon. M. Meighen) nous les a tout récemment données. Quiconque a la curiosité de les lire les trouvera au complet jusqu'à ces dernières années dans la *Monthly Labour Review*, publiée par le département américain du Travail, qui indique un exode de 117,000 durant l'exercice 1922-1923 des Etats-Unis.

Au lieu de citer ces statistiques du gouvernement américain, je préfère cependant citer un tableau de l'*Annuaire du Canada* pour 1922-1923, dernier exemplaire, page 149. Dans ce tableau, le bureau de la Statistique expose l'évolution démographique au Canada dans les deux dernières périodes décennales—1901 à 1911, et 1911 à 1921. Dans la première, l'accroissement naturel et par l'immigration de la population canadienne a été de 2,701,217, tandis qu'en fait le nombre des nouveaux habitants a été seulement de 1,835,328. Dans la seconde période décennale, les naissances et l'immigration nous ont donné un apport de 2,879,580 personnes, tandis que l'accroissement réel de la population a été seulement de 1,581,840. En d'autres termes, dans la premières de ces pérodes décennales, l'une des plus prospères dans l'histoire du Canada, et sous un régime de protection pleinement épanouie, 865,000 personnes ont quitté le pays et durant la seconde nous avons perdu 1,297,000 habitants. Certes, de pareils chiffres après trente ou quarante ans de protection prouvent que le régime "venu du Ciel" cloche comme politique nationale. Et je suis sûr, monsieur l'Orateur, que les chiffres relatifs à la dernière période décennale ne sauraient réconforter beaucoup mes honorables amis à ma droite, parce que les gouvernants de 1911 à 1921 c'étaient eux, sous un régime de protection accentuée, sous lequel l'émigration du Canada aux Etats-Unis a été si considérable.

Et ces fabriques qui auraient fermé leurs portes, nous dit-on? Quelle est la vérité à ce sujet? Chacun sait que durant l'intersession, le chef de l'opposition a parcouru le Canada, répétant que deux mille fabriques avaient fermé leurs portes, et plusieurs de ses lieutenants ont fait écho à ses paroles. Je tiens à la main une coupure de journal reproduisant une déclaration faite à Ottawa, l'automne dernier, à la conférence sur le chômage. A cette conférence, un représentant de l'Association des manufacturiers canadiens a déclaré que, dans le cours des deux dernières années, treize cent cinquante et une fabriques au Canada se sont closes, et non deux mille, mais il ne s'est pas borné là comme le fait le très honorable député. Je puis dire que M. Shaw, l'auteur de ce rapport, a déclaré que les nouvelles compagnies constituées au cours des deux dernières années rendent le tableau moins sombre. Voici la liste des fabriques fermées et des fabriques fondées depuis deux ans:

Désignation	Fermées	Fondées
Denrées alimentaires..	240	153
Tabac, cigares, etc..	24	12
Engrais chimiques et matériel d'engrais..	19	5

Désignation	Fermées	Fondées
Huiles, produits chimiques, pharmaceutiques et minéraux industriels..	85	59
Bois à pâte, papier et impressions..	43	68
Bois et produits du bois, abstraction faite de la pâte de bois et du papier..	271	169
Meubles et instruments de musique	49	19
Matériaux de construction..	81	49
Instruments, outils et matériel d'agriculture, tracteurs, etc.....	31	6
Voitures de promenade et de roulage..	18	10
Articles en fer, acier et en métal et machinerie..	172	134
Cuir..	13	8
Articles en cuir..	10	13
Chaussures et fournitures de cordonnerie..	24	21
Articles en caoutchouc..	6	4
Autos et matériel..	23	27
Jouets..	7	1
Verrerie..	6	4
Produits textiles et confection.. ..	156	108
Divers, y compris balais et brosses, tentes et stores, la bijouterie, bouchons, etc..	73	64
	1,351	934

Ce tableau montre que 1,351 fabriques en tout ont fermé leurs portes, que 934 nouvelles ont été fondées, soit une perte nette de 417. Cet exposé diffère quelque peu de la déclaration colportée à travers le pays.

Une question à laquelle plusieurs gens aimeraient qu'on répondît, je crois, c'est de savoir si les industries peuvent vivre ou non sans la protection au Canada. J'attire maintenant l'attention, monsieur l'Orateur, sur deux industries qui subsistent au pays sans aucune protection. L'une est l'industrie des écrémeuses dont il a été souvent question en cette Chambre, qui alimente le marché international et ne fait pas mine d'abandonner la fabrication. Je tiens à la main une annonce de la "Brantford Cordage Company", de Brantford (Ont.), disant qu'elle offre 80,000 actions au public canadien. Je tiens à fournir quelques détails à la Chambre concernant cette industrie. C'est une émission dite "d'actions privilégiées de premier rang du fonds d'amortissement et à participation avec intérêt cumulatif—valait au pair, $25." Les actions privilégiées de premier rang — $25 au pair — sont autorisées au nombre de 100,000, dont 80,000 sont actuellement émises. Des actions privilégiées de second rang,—$25 au pair—34,000 sont autorisées et 34,000 sont émises. Des actions ordinaires—sans valeur au pair—100,000 sont autorisées et 80,000 sont émises. Au bas du tableau indiquant la constitution du capital il y a une note qui dit que la compagnie n'a pas contracté d'emprunts sur obligations. Cela ne l'a pas empêchée de faire de bonnes affaires en Canada depuis plusieurs années en l'absence d'un droit d'entrée. M. Messecar, le président de la compagnie, résume ainsi la réclame qu'il adresse au public:

Opérations et biens de la compagnie.—Notre établissement est le plus gros fabricant de ficelle d'engerbage de l'empire britannique. Nous possédons et exploitons une usine couvrant sept acres et demie à Brantford (Ontario). Au mois de janvier dernier, nous avons achevé et mis en marche une troisième usine montée avec les machines les plus modernes, qui a augmenté le rendement de notre compagnie de moitié.

Ainsi, en l'absence d'un droit de douane sur les produits étrangers, cette maison canadienne peut encore augmenter ses affaires.

La compagnie fournit au marché national principalement, mais elle vend ausi à tous les pays producteurs de céréales. Grâce au bon marché de ses procédés de fabrication, notre maison a pu résister à toute concurrence.

Voici maintenant ce qu'il dit de son actif.

Actif (après les récentes émissions).—L'actif Matériel de la compagnie, suivant l'appréciation des experts de Lockwood, Greene & Company of Canada, Ltd., ingénieurs à Montréal, monte, compte tenu de la dépréciation et de la valeur de remplacement au 31 août 1924, à..	$ 924,413 14
Actif net en valeur courante, non compris la clientèle, les brevets, marques de commerce, etc., monte à..	1,593,419 08
Ensemble, tout l'actif liquidable (au 31 août 1924)..	$2,517,832 22

Profits.—Les profits nets réalisés par la maison, d'après le certificat de MM. Clarkson, Gordon & Dilworth, moins, les pertes, les impôts fédéraux, pendans les cinq années écoulées le 31 août 1924, ont atteint une moyenne de $269,584.33 par année, égal à 1.68 fois les besoins du dividende déclaré sur les actions privilégiées de premier rang.

Ce n'est pas si mal.

Eu égard à l'augmentation de la capacité de rendement et aux commandes reçues, les recettes nettes de l'exercice écoulé le 31 août 1925 ne devraient pas être inférieures à $500,000.

Nos amis les protectionnistes auraient profit à tenir compte des résultats obtenus par des établissements qui produisent des objets bénéficiant de la franchise douanière dans le régime canadien.

Je dirai quelques mots de la question des transports, et tout au début, de nos transports par la voie de fer dont il a été tant parlé cet après-midi. La Chambre sait que la question viendra, au cours de cette session, sous une forme spécifique; c'est pourquoi je ne m'y attarderai pas. Quand on expédie des céréales de l'Ouest, il faut d'abord les confier au chemin de fer. Parvenues au lac Supérieur elles sont transbordées sur les cargos, puis une troisième fois rechargées sur des navires qui les emportent en Angleterre. On voit par là combien les agriculteurs de l'Ouest ont raison de s'intéresser aux questions de transport. Au sujet de la première opération, malgré que la question sera discutée plus tard, je désire aujourd'hui dissiper des erreurs répandues sur le chiffre véritable des recettes réalisées par

les chemins de fer qui transportent le grain de l'Ouest.

Je possède un tableau qui indique mois par mois les recettes encaissées par le Pacifique-Canadien en 1924. J'ai aussi sous les yeux une réclame de cette compagnie publiée dans les journaux du pays comparant à son avantage les tarifs exigés par les chemins de fer américains pour des parcours égaux. J'admets que le tarif canadien est plus bas. Cela ne prouve point qu'on ne fait pas de bénéfice dans le transit du grain sur les voies de l'Ouest. La réclame en question contient ces mots:

Les pertes subies dans le transport du grain seront-elles compensées en élevant le tarif des autres produits? Seront-elles reportées sur d'autres régions ou le Gouvernement égalisera-t-il les choses au moyen d'impôts frappant tous les contribuables?

Il n'y a qu'une conclusion à tirer, c'est que le tarif des créréales de l'Ouest est tel qu'il ne permet pas de faire des profits. Je ferai donc inscrire au hansard le tableau des bénéfices nets, non bruts, réalisés chaque mois par le réseau du Pacifique-Canadien au cours de 1924:

	Recettes nettes
Janvier	$ 709,011
Février	938,618
Mars	2,332,071
Avril	1,497,607
Mai	1,629,361
Juin	2,462,880
Juillet	2,339,116
Août	3,280,706
Septembre	4,581,103
Octobre	7,090,615
Novembre	6,122,251
Décembre	4,554,047
	$37,537,386

Au mois d'août, quand le grain commence à circuler, la recette fait un bond d'un million sur celle du mois précédent. En septembre elle est de $4,581,103; au mois d'octobre, lorsque le mouvement du grain est en marche dans les prairies, la recette du Pacifique-Canadien passe à $7,090,615. Les recettes pour les douze mois de l'année se chiffrent à 37 millions de dollars.

Un examen attentif de cet état révèle des faits intéressants. Ainsi, les recettes nettes d'octobre, mois pendant lequel le mouvement des céréales bat son plein, ne sont inférieures aux recettes des cinq premiers mois de l'année que de $16,053. De plus, les recettes nettes pour les mois de septembre, octobre et novembre forment la moitié du total moins $1,949,448 seulement. Et si nous incluons le mois de décembre, nous constatons que les recettes des quatre mois durant lesquels se fait le transport du grain excèdent celles des huit autres mois de l'année par une somme de $7,158,646. Ces chiffres à mon sens devraient être sérieusement étudiés par tous les honorables députés qui auront à se prononcer sur la question des tarifs de transport lorsqu'elle sera soumise au Parlement. Et à l'appui de ma prétention, savoir que le transport du grain dans les Prairies représente le trafic le plus lucratif tant pour le National-Canadien que pour le Pacifique-Canadien. Je citerai le compte rendu d'un discours prononcé dernièrement à New-York par le président Beatty.

M. CALDWELL: Avant d'aller plus loin, je prierais l'honorable député de vouloir bien répondre à une question. Les chiffres qu'il a cités donnent-ils les recettes nettes du Pacifique-Canadien durant la période où la convention du pas du Nid-de-Corbeau était en vigueur?

M. JOHNSTON: Parfaitement; ces chiffres se rapportent à l'exercice 1924 alors que la convention du pas du Nid-de-Corbeau concernant le blé et les produits dérivant du blé était en pleine vigueur. Je citerai maintenant une dépêche publiée dans les journaux:

Ils seraient les hommes les plus riches du Canada à l'heure actuelle

E. W. Beatty déclare que les constructeurs du Nord-Canadien aurait dû ne desservir que les provinces des Prairies

New-York, 22 février.—Au delà de 1,600 membres du New York Traffic Club,—la plus nombreuse réunion dans l'histoire de cette association,—ont assisté au banquet annuel, qui a eu lieu hier soir à l'hôtel Commodore, et où le principal orateur de la soirée fut E. W. Beatty, C.R., président de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. Au nombre des convives se trouvaient les directeurs d'un bon nombre des principaux chemins de fer des Etats-Unis. Le banquet fut présidé par M. W. A. Schumacher, le président du club.

M. Beatty était accompagné de M. W. R. McInnes, du Pacifique-Canadien. Le président du Pacifique a consacré une bonne partie de ses remarques à faire l'historique des chemins de fer canadiens. C'est l'histoire, a-t-il dit, de hauts faits, d'erreurs, de faillites et de complications politiques et économiques pour aboutir à la situation unique qui existe dans le monde entier à l'heure actuelle. Il a retracé l'historique de la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien et avoué que les succès obtenus par la compagnie avaient provoqué la création d'entreprises de même nature, mais qui étaient trop ambitieuses. Il a fait allusion au chemin de fer Nord-Canadien et déclaré que, ce projet tout en ayant été admirablement conçu et mené à bonne fin au point de vue matériel, a abouti à un insuccès parce qu'il fut construit trop tôt et qu'il ne pût être exploité d'une manière profitable, vu les perturbations occasionnées par la dernière guerre.

Si, ajouta l'orateur,...

J'appelle tout particulièrement l'attention de la Chambre sur ce passage:

"Si", ajouta l'orateur, "au lieu de faire de leurs lignes des Prairies une partie d'un grand réseau transcontinental, les propriétaires s'étaient contentés de transporter le trafic des montagnes Rocheuses à l'Ouest jusqu'aux Grands lacs à l'est, ils seraient devenus les hommes les plus riches du Canada".

Il n'y a qu'une conclusion à tirer des paroles du président du Pacifique-Canadien et c'est que le transport du grain des Prairies constitue le trafic le plus lucratif des chemins de fer à l'heure actuelle.

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

Reprise de la séance

M. JOHNSTON: Monsieur l'Orateur, lors de la suspension de la séance à six heures, j'en étais à la discussion des prix de transport en Canada, surtout les tarifs en vigueur sur nos chemins de fer. J'ai également mentionné les frets sur les Grands lacs ainsi que les tarifs maritimes. Je m'abstiendrai de discuter la question des frets maritimes étant donné qu'elle le sera à fond devant le comité spécial dont j'ai l'honneur de faire partie. Pour ce qui est des tarifs de transport sur les Grands lacs, d'après mes renseignements, les prix excessifs exigés par les armateurs ont causé plus de tort aux producteurs de blé de l'Ouest canadien que les frets exigés par les compagnies transatlantiques. Et dans cet ordre d'idées, je n'hésite pas à dire que l'application de nos lois de cabotage devrait être suspendue lorsque le transport du blé de l'Ouest bat son plein sur les Grands lacs et que les prix de transport sont de ½ cent de moins par boisseau de blé à destination de Buffalo que pour le blé dirigé vers les ports des Grands lacs.

J'aborderai maintenant une question qui est peut-être étrangère à la motion en délibération, mais qui est néanmoins assez importante pour retenir pendant quelques instants l'attention de mes honorables amis. Je fais allusion au choix que le Parlement a fait, à la fin de la dernière session, de trois commissaires dont la mission consistait à visiter l'exposition de Wembley. Je me suis trouvé à être l'un de ces commissaires et comme ce crédit a donné lieu à des objections, je désire expliquer mon attitude à son sujet et justifier cette dépense. L'honorable député de Fort-William (l'hon. M. Manion) nous a dit l'autre jour qu'il a discuté cette question à l'improviste et lorsqu'il en a parlé à la Chambre il a déclaré que les frais de la commission avaient été soldés par une allocation de 20,000 dollars. Il aurait dû dire que la dépense a été majorée, car la commission a coûté en tout 4,200 dollars, soit 1,400 dollars pour chacun des trois commissaires. Je n'essaierai pas d'excuser cette dépense en donnant pour excuse qu'elle n'était pas considérable. C'est une question de principe ni plus ni moins et elle ne peut être défendue autrement. Si nous songeons que la Chambre a voté plus d'un million pour l'exhibition de nos produits à Wembley, je pense que nous avons eu raison d'y envoyer une petite délégation pour en dresser un rapport.

M. JACOBS: Etant donné surtout que tous ses membres étaient également des produits canadiens.

M. JOHNSTON: Notre rapport est maintenant entre les mains du ministre de l'Immigration (M. Robb) et il propose que le Canada participe à l'exposition de 1925. Notre proposition a-t-elle eu aucune influence sur la décision du Gouvernement je ne saurais le dire mais je suis heureux que le Canada prenne encore part à cette exposition, cette année. Je ne traiterai pas ce sujet dans tous ses détails à présent. Mes observations à cet égard seront plus appropriées lorsque le ministre soumettra ses crédits à la députation. Cependant, il sera peut-être intéressant pour mes collègues de savoir que tous les hommes d'affaires du pays n'ont pas été de l'avis de l'opposition officielle dans son attitude défavorable touchant cette allocation. J'ai à la main une lettre d'un citoyen en vue du pays. Je vais lire la partie qui se rapporte à ce sujet:

Monsieur J. FRED. JOHNSTON,
Député aux Communes,
Bladworth, Saskatchewan.

Cher monsieur JOHNSTON,

Permettez-moi de vous féliciter de l'interview que vous avez accordée au *Saskatoon Star* et dont le compte rendu est publié dans le numéro du 24 septembre, au sujet de votre visite à Wembley. Je viens d'appeler l'attention de mes rédacteurs sur certains parties de cette interview et ai envoyé tout l'article au rédacteur en chef du *Financial Post* lui suggérant de le publier dans son numéro de la semaine prochaine.

Nous avons approuvé cette subvention relative à l'exposition la croyant aussi juste que vous le pensez vous-même, et nous avons également approuvé la conduite du Gouvernement qui a fourni les moyens aux députés d'y aller. Nous croyons que les deux crédits ont été d'excellents placements.

Votre tout dévoué,

J. B. MACLEAN.

La *Maclean's Magazine* est publiée par M. Maclean.

Ceux parmi nous qui sont allés à Wembley ont vivement regretté l'absence du whip en chef du parti conservateur (M. Boys) qui n'a pu nous accompagner. La Chambre sait qu'il a appuyé le vote de cette subvention et qu'il désirait beaucoup être des nôtres, mais que pour des raisons personnelles il en a été empêché. J'espère que le Gouvernement verra à ce qu'il se reprenne cette année, et je pense qu'il devrait être accompagné d'un ou deux membres de la Chambre. Ces représentants feraient un voyage profitable pour le pays. Nous avons eu le privilège, le

deuxième jour de notre arrivée à Wembley, de souhaiter la bienvenue dans l'édifice du Canada à quelques membres du gouvernement impérial et cette occasion nous a procuré un vif plaisir.

A dater de l'ouverture de l'exposition, en avril, jusqu'au moment de notre départ, une moyenne de vingt mille écoliers ont chaque jour visité l'exposition. Ces enfants étaient à l'âge où l'esprit est le plus réceptif, et ils n'ont pu qu'être favorablement impressionnés par les magnifiques produits exposés dans notre édifice. Je suis convaincu que si le Gouvernement ou la Chambre acceptent quelques-unes des conclusions du rapport des commissaires, les dépenses afférentes à leur voyage à Wembley seront d'un excellent rapport.

Un point sur lequel je tiens à insister est la manière très effective dont le Canada a été présenté aux Anglais qui voyagent à l'étranger. J'ai eu l'avantage d'en rencontrer plusieurs qui se proposaient de venir dans notre pays. La visite de l'édifice canadien ne pouvait qu'inspirer le désir de voir le Canada et nos fonctionnaires qui s'occupaient ici même de l'exposition de Wembley m'ont appris que longtemps avant la fin de l'exposition, l'automne dernier, un grand nombre de touristes sont venus d'Angleterre. Je crois que nous prêtons trop peu d'attention aux touristes. On calcule que l'an dernier ils ont rapporté au Canada un revenu de plus de 136 millions et tout ce que nous dépensons pour ce service est $35,000. Sur ce crédit, $12,000 sont affectés aux traitements de sorte qu'il ne reste que $23,000 pour la propagande. J'ai déjà affirmé, et je le répète, que le Canada sera remboursé de tout ce que lui a coûté son exposition à Wembley par une augmentation notable dans le nombre des touristes qui nous viendront avant longtemps. D'autres pays s'intéressent sérieusement à cette question; je crois que c'est la France qui, en 1919, créa un département ministériel chargé de s'occuper du mouvement des touristes. Nous savons à quoi nous en tenir sur le tourisme en Italie et en Suisse: ces deux pays vivent presque exclusivement des revenus qu'apportent les touristes. Je vais tenter de donner à la Chambre une idée des bénéfices que le Canada va forcément récolter si nous nous intéressons activement au tourisme. Il me semble que la population du littoral du Pacifique comprend mieux la situation que les gens de l'Est. La ville de Vancouver a un commissaire de publicité qui consacre tout son temps à cette question. Voici un de ses propos:

Suivant un calcul minutieux fait par M. Davison, commissaire de publicité de Vancouver, environ un tiers de chaque dollar laissé au pays par les touristes arrive finalement aux coffres des districts ruraux. On estime que dans le courant de l'année 1924 un million de touristes ont visité la Colombie-Aglaise. Selon le commissaire Davison ces visiteurs ont utilisé...

Je ne donnerai pas le total en livres, mais il est remarquable. Je veux montrer surtout comment cet argent est distribué et qui en bénéficie. Il a été consommé pour une valeur de 30 millions de dollars d'aliments de provenance canadienne, et 14 millions, de provenance étrangère. Les autres 92 millions de dollars viennent des sources suivantes: transport, chemins de fer et navires, 28 millions,—voilà la part du réseau national; hôtels, services personnels, 56 millions; vêtements, etc., $3,500,000; amusements, $3,500,000; divers, $1,000,000; soit un total de $92,000,000. Si à ce chiffre on ajoute la valeur des aliments consommés, $44,000,000, on voit que l'an dernier les revenus approximatifs du Canada, de cette source, ont été de $136,000,000. J'ai déjà fait observer que nos débours sous ce chef se limitent à $35,000 au plus. Il va sans dire que nulle autre activité ne nous rapporte tant en échange d'une dépense si minime. Certaines démarches s'imposent si nous tenons à activer le mouvement des touristes en Canada. Nos voies ferrées ne laissent pas à désirer, mais il nous faut des routes pour les automobiles. J'ai été très content d'entendre proposer par le ministre des Chemins de fer une modification à la loi de 1919 sur les grandes routes de manière à accorder plus de temps aux provinces pour établir leur droit aux subventions prescrites par la loi, et j'espère qu'une autre année il jugera à propos d'augmenter les crédits à cette fin. Les touristes qui nous arrivent du sud viennent presque tous en automobile et si nous avons des grandes routes qui se raccordent directement avec celles des Etats des milliers de touristes viendront dans nos montagnes, gens qui n'iraient pas autrement. J'ai à la main un état comparatif qui ne manquera pas d'intéresser la Chambre. Si on établit une comparaison entre la valeur de nos quatre principaux objets d'exportation et la valeur de ce que j'appellerai notre "exportation de sites pittoresques", on les mettrait dans l'ordre suivant: agriculture et légumes, $317,000,000; bois et papier, $179,000,000; produits de l'industrie animale, $135,000 000; mouvement des touristes étrangers, $100,000,000; fer et produits de fer, $27,000,000. Les revenus du tourisme figurent donc au quatrième rang; et il faut se rappeler que les visiteurs emportent, outre les aliments qu'ils ont consommés, seulement le plaisir d'avoir contemplé nos beaux paysages; ces derniers nous restent et nous pourrons continuer à vendre aux touristes le plaisir de les contempler. Je crois que des efforts tendant à encourager les touristes

anglais seraient très fructueux; et je suggère au Gouvernement de déléguer à Wembley cette année le même photographe qui y était l'an dernier; c'est un expert tant dans la photographie ordinaire que dans la cinématographie. L'année dernière il passait des fins de semaine dans les campagnes, montrant ses vues; un nombre remarquable de visiteurs ont passé à son bureau à l'exposition de Wembley. Pareille activité coûte bien moins cher qu'un grand nombre d'autres; et pour cela il ne faut pas avoir recours à de nouvelles taxes. Il s'agit simplement de faire certains déboursés directs afin d'attirer un plus grand nombre de visiteurs au Canada.

Je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps. Un autre point seulement et je termine: de tous côtés aujourd'hui il nous vient des bruits d'élections et on se demande autour de quelles grandes questions la lutte va se faire. L'autre soir l'honorable député de Dufferin (M. Wood) nous a révélé qu'en 1911, alors qu'il était initié dans le secret du parti conservateur ce dernier décida qu'il lui était impossible de renverser le ministère au moyen d'une attaque contre son programme politique et que son seul recours était de pincer la corde patriotique; ce qu'il fit sans hésiter. J'ai été plutôt amusé de lire dans le *Citizen* du 27 mars au cours du compte rendu d'un discours du très honorable chef de l'opposition devant un cercle conservateur de la ville d'Ottawa les paroles suivantes:

> Si ce pays veut conserver la citoyenneté britannique sur le continent de l'Amérique septentrionale il lui faut faire volte-face et se diriger dans la voie opposée à celle que lui trace le ministère de Mackenzie King.

Je me suis demandé si c'était là le premier mot de la campagne électorale du parti conservateur.

Mais nos honorables collègues qui sont à ma droite s'apercevront que l'opinion publique est bien différente de ce qu'elle était autrefois. Nous avons entendu les remarques de l'honorable député de Dufferin qui, à cette époque, appartenait au parti dont je viens de parler et, il y a quelques semaines, nous avons entendu le député de Portage-la-Prairie (M. Leader) parler de la convention de réciprocité. Il a dit, on se rappelle, qu'il regrettait d'avoir voté contre la réciprocité en 1911 et qu'il espérait avoir l'occasion de voter bientôt en faveur d'un projet semblable. Voilà donc deux expressions d'opinion; l'une d'Ontario, l'autre du Manitoba. Je ne pense pas que le parti pprogressiste disparaisse à la prochaine élection. En 1921, il a eu l'appui de beaucoup de gens qui s'étaient opposés à la réciprocité en 1911 et qui, depuis, avaient vu clair. Les conservateurs auront beaucoup plus de peine à faire adopter leur politique par le public qu'en 1911.

J'ai ici une autre raison pour laquelle l'ouest du Canada ne donnera guère d'appui au parti conservateur. C'est une dépêche de la presse canadienne, datée d'Halifax, le 3 septembre:

> Meighen ne compatit pas avec les provinces des Prairies
>
> Halifax (N.-E.), 3 septembre.—Le très honorable Arthur Meighen, parlant ici, mardi, du désir toujours croissant des différentes provinces de voir améliorer leur situation sous l'empire du pacte de Confédération, a déclaré que bien que le Canada fût un pays "difficile à gouverner", on pourrait résoudre la plupart de nos problèmes, si les rapports moraux entre les extrémités du pays étaient meilleurs.
>
> L'ex-premier ministre a dit que les provinces des Prairies se pensaient les seules à qui l'on eût refusé les droits du pacte de fédération. "Je leur répondrai, a-t-il dit, que je ne compatis pas à leurs griefs".

Or, quels sont leurs problèmes et leurs griefs? Nous nous rappelons fort bien l'attitude du très honorable député en 1922, alors que nous cherchions à faire rétablir le tarif du pas du Nid-de-Corbeau pour le transport du blé et de ses produits dans l'Ouest. Avec tout son parti, il nous a combattu aussi vigoureusement que possible. Si c'est un de ces griefs auxquels il dit ne pas compatir, nous le savons déjà. Quant au tarif douanier le très honorable député, pas plus que d'autres, ne doit espérer réussir dans l'Ouest en préconisant la protection.

Pour terminer, qu'on me permette de dire ceci: Il y a une tendance chez beaucoup de gens de ce pays à compter sur les gouvrnements pour faire ce qu'ils devraient faire eux-mêmes. Personnellement, je suis opposé à ce qu'on pourrait appeler une législation tutélaire.

Le problème au Canada, aujourd'hui, n'est pas celui de la production. Nous pouvons produire et le fait est que nous produisons plus, proportionnellement à notre population, que n'importe quel pays de l'univers. C'est reconnu. Le problème, chez nous, porte sur la distribution et la vente. Sur ce point, le Gouvernement a une responsabilité et une grosse responsabilité. J'espère qu'il s'appliquera à le résoudre, non seulement avec vigueur, mais avec la ferme détermination de réussir.

Mlle MACPHAIL: Monsieur l'Orateur, je commencerai par présenter mes félicitations à l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham) dont c'est aujourd'hui le soixante-sixième anniversaire de naissance. Je ne crois pas exagérer en disant qu'il est le membre le plus aimé de la Chambre, aimé non seulement par moi, mais par tous mes honorables collègues. C'est beaucoup de pouvoir commander, s'attirer l'affection et l'estime, comme le fait le ministre des Chemins de fer. C'est peut-être le plus grand de tous les succès qu'on puisse attendre.

Je désire parler particulièrement de la situation qui existe actuellement dans les villes voisines des houillères de Cap-Breton. Je me rappelle que lorsque je suis arrivée ici, il y a quatre ans, un des premiers débats, du moins celui qui est resté le mieux gravé dans ma mémoire, fut celui qu'avait soulevé l'honorable député de Calgary-Est (M. Irvine), je crois, en proposant de discuter d'urgence la réduction de 37½ p. 100 que la compagnie se proposait de faire sur les salaires de ses employés et la demande d'une commission royale formulée par les délégués venus du Cap-Breton.

La "British Empire Steel Corporation"—en abrégé "Besco"—est, comme tous mes honorables collègues le savent, le formidable résultat de la fusion de vingt-quatre compagnies dont le capital était de 83 millions de dollars. S'étant ainsi groupées, elles ne formèrent plus qu'une seule compagnie au capital de 102 millions de dollars. Cette compagnie est un excellent exemple de dorlotage. Elle a pour ainsi dire tout reçu: subventions, gratifications, protection douanière et protection militaire. Elle a eu du Gouvernement pour ainsi dire tout ce qu'il pouvait lui donner. Quand j'aurai fini, mes honorables collègues seront d'accord avec moi, je pense—du moins s'ils croient ce que je dis—que c'est un excellent exemple de dorlotage d'une industrie et de l'oubli d'êtres humains.

Avant de visiter Glace-Bay et les villes voisines où la grève s'est produite aux puits numéros 2, 4 et 6, je me demandais comment il se faisait que les gens, après seulement trois semaines de chômage, se trouvaient affamés et pour ainsi dire sans vêtements; je veux dire sans vêtements quand on tient compte du vent froid. Je me demandais comment cela pouvait se produire en trois semaines. Naturellement, j'avais en l'idée que ce n'était pas seulement ce chômage de trois semaines qui pouvait avoir provoqué cette situation et ma visite a confirmé mon opinion; il s'agit d'une situation née de faits accumulés, et la cessation des travaux, il y a trois semaines, a seulement comblé la mesure. Il y a quatre ans que les hommes n'ont pas d'emploi continu. Depuis un an et demi ils n'ont pour ainsi dire pas travaillé. Dans les mines Dominion numéros 2, 3 et 4 employant 2,200 hommes dont 85 p. 100 sont des Canadiens, et beaucoup des jeunes hommes sont des vétérans de la guerre, les hommes ont travaillé sept jours au cours de décembre, six jours en janvier et quatre jours en février. Un des hommes m'a dit: "Nous touchons de bons salaires quand nous travaillons." Mais c'est l'ouvrage qui est difficile à avoir. Leur salaire est assez bon, mais il ne pouvaient pas travailler et quand on avait enlevé de leur enveloppe de paye tout ce qu'il y avait à déduire, il ne restait pour ainsi dire rien. Voici comment une femme s'est exprimée: "Depuis un an et demi nous avons eu tout juste de quoi manger. Nous avons laissé diminuer nos réserves de meubles, de literie et d'autres nécessités du ménage. Nous avons eu tout juste de quoi manger." C'est pourquoi lorsque la compagnie a supprimé le crédit à ses magasins, il y a trois semaines, et que les travaux ont cessé, non seulement ils n'avaient rien, mais beaucoup avaient moins que rien; c'est-à-dire qu'ils étaient endettés vis-à-vis de la compagnie. Qu'ils aient tort ou raison, les mineurs ont dans l'idée que le peu de travail et la suppression du crédit n'ont été amenés que dans un but: trouver moyen de forcer les hommes à accepter la réduction proposée de 10 p. 100 sur les tarifs de 1925. Je comprends parfaitement bien comment la belle province de la Nouvelle-Ecosse, avec toute l'hospitalité et la générosité de son peuple, souffre de cette malheureuse publicité qu'on lui donne. Tous ceux qui ont eu des relations avec les Néo-Ecossais savent quel orgueil ils ont pour leur province et c'est pourquoi je comprends ce sentiment de ressentiment qu'ils éprouvent quand on parle tant de ce qui se passe chez eux. Cependant, les Néo-Ecossais ne sont pas à blâmer de cet état de choses, parce que cette compagnie n'est pas une organisation de la Nouvelle-Ecosse, mais porte le titre ronflant de British Empire Steel Corporation. Elle est en dehors des limites de la province. Plusieurs des directeurs habitent l'étranger, certains vivent en Angleterre et d'autres sont absolument absents. Trois siègent au Sénat.

L'hon. M. GRAHAM: C'est malheureux pour la compagnie.

Mlle MACPHAIL: Oui, c'est certainement fort malheureux pour la compagnie. Je suis allé à Sydney en chemin de fer et c'est naturellement le plus loin qu'on puisse aller par train. J'ai ensuite pris un tramway pour aller à Glace-Bay. Le trajet dure une heure et dix minutes. J'étais accompagnée par le maire de Glace-Bay et le représentant de l'Association des vétérans de la Grande guerre. Arrivée là, j'ai voulu être impartiale. Il y a certainement des députés qui auront de la peine à croire cela. J'ai visité plusieurs endroits pour avoir une idée de la situation. J'ai été à la Young Men's Christian Association où se trouve le poste central des secours. J'ai visité certains postes secondaires à New-Aberdeen et autres endroits. On y trouve des noms curieux. Un endroit est nommé The Hub et

un autre The Table, ce sont différents faubourgs. J'ai visité le quartier général de l'Union des mineurs. J'ai visité les hôpitaux accompagnée d'un chirurgien éminent de l'endroit. J'ai visité toutes les salles de l'école accompagnée d'un agent de surveillance de la fréquentation scolaire, qui occupe ce poste depuis des années et était auparavant instituteur. Je me suis trouvée avec au moins deux mille mineurs lors d'une assemblée au théâtre Savoy, de Glace-Bay. J'ai lu dans un journal une déclaration qui me fait dire que si j'habitais Glace-Bay je voudrais toujours prendre mes repas au théâtre Savoy. C'est singulier, car je n'ai vu là rien à manger, mais c'est à cet endroit qu'on a tenu une grandiose assemblée. Je me suis entretenue avec des instituteurs, des prédicateurs, des infirmières, des mineurs, avec tous ceux que j'ai rencontrés. J'ai rencontré les femmes des médecins et tous les amis du peuple qu'on est susceptible de trouver dans un tel endroit. J'ai vu des modérés et des "Rouges" et quand j'ai eu passé deux jours à Glace-Bay, personne ne me semblait plus "Rouge". Je crois que si je vivais à cet endroit je serais plus "Rouge" que tous ceux que j'ai vus. On ne trouvait pas autant de souffrances dans les écoles que dans les hôpitaux, les foyers et les postes de secours. J'ai interprété cela comme un indice que les gens désirent beaucoup envoyer leurs enfants à l'école et à maintenir les apparences. On leur met les habits qu'on peut avoir et les chaussures qui peuvent être à leur point et on les envoie à la classe ainsi.

La "British Canadian Cooperative Company" distribue aux enfants un plat de bon potage chaud. Elle sait qu'ils ne sont pas suffisamment nourris à la maison et elle tient à les garder en bonne santé et dans un état d'esprit qui leur permette de suivre l'école sans souffrir de la grève.

Je ne veux pas exagérer la situation ni surcharger le tableau. Je préfère l'atténuer plutôt afin de ne pas porter les honorables députés à croire que pareil état de choses est impossible. A ceux qui seraient tentés dans ce sens, je me contente de dire: allez voir. Il est très remarquable que ce sont les gens éloignés, ceux qui ne voient pas, qui nient la misère. Quiconque irait passer là une semaine ou deux, directeur ou actionnaire de la compagnie, membre du Gouvernement et même le député de Cap-Breton-Sud-et-Richmond (M. Carroll), reviendrait convaincu que le dénument et la misère existent réellement dans ces villes de mineurs. Si quelqu'un veut consacrer son congé de Pâques à une œuvre humanitaire, qu'il aille le passer là, qu'il visite Glace-Bay, Sydney-Mines, Mine n° 6, ou n'importe quelle ville de mineurs dans ce district, et il ne me contredira pas. J'ai vu là quelques automobiles: nous avons pris un sedan Ford qui nous a rendus cahin-caha. Nous y avions pris place quatre, la petite femme dont j'ai déjà parlé, l'agent de surveillance de la fréquentation scolaire, un représentant des vétérans de la Grande guerre, le chauffeur, un "Rouge" m'a-t-on dit, et moi. J'ignore si le chauffeur, aimable et très modeste, était "Rouge" ou non. Nous avons d'abord visité une maison à deux logements,—maison non peinturée, habitée par deux familles. A la première porte où nous nous présentâmes, l'on nous invita aimablement à entrer. Il y avait là cinq enfants, plus la mère et le père, en tout sept personnes. Le logement comprenait deux chambres à coucher une petite salle non meublée, et une petite cuisine meublée à l'ordinaire, de deux chaises, une table et un poêle. Il y avait longtemps, une vingtaine d'années que ce n'était plus un logis si c'en avait jamais été un. Tout était délabré. Le mur avait été décoré autrefois mais les décorations n'étaient plus intactes. J'entrai dans les chambres à coucher. Vous le croirez difficilement, mais il n'y avait, sur un lit, qu'une couverture et un couvre-pieds, reçus, nous dit la femme, ce que nous avait déjà appris la veille l'agent de surveillance, du dépôt de secours, et sur l'autre lit, tout juste un couvre-pieds, c'était tout. La famille prenait son repas. Arrivé tard au dépôt de vivres, et la demande dépassant l'approvisionnement, l'on n'avait obtenu qu'un repas de pain, de pommes de terre et de lait, ce qui était beaucoup mieux que rien.

La famille que nous visitâmes ensuite comprenait quatre personnes dont deux enfants, l'un à l'école. C'était un intérieur bien tenu. La maison n'était pas en bon état, mais elle était aussi propre que possible dans les circonstances. Un enfant était au lit, très malade et n'ayant rien pris depuis une semaine. Il ne voulait pas manger ce qu'on lui présentait. Je ne sais s'il était dangereusement malade ou non. J'imagine qu'il n'était pas en danger mais qu'il était bien misérable. Je puis donner les noms et adresses de ces familles si on y tient. La maison suivante était occupée par un ancien combattant ayant six enfants, cinq garçons et une fille. Tout cela a paru dans les journaux. Cette maison n'appartenait pas à la compagnie, mais elle était bien médiocre, et le loyer était pourtant de vingt dollars par mois. Elle était en si mauvais état qu'on n'occupait que le premier étage, parce que l'eau pénétrait par le toit, le crépi des murs se désagrégeait et les parents ne trouvaient pas pru-

dent de laisser les enfants à l'étage supérieur. Cet étage n'était pas terminé et ne se composait que d'une pièce. En bas, il y avait une cuisine et une chambre à coucher où dormait tout ce monde, six enfants et le père et la mère. Le bébé n'avait que quatre mois et le suivant, âgé de deux ans et demi, ne marchait pas. La mère me dit, je répète simplement,—qu'il était né normal mais qu'il était devenu rachitique. Il n'avait jamais marché et il avait des jambes de fuseau, non pas les jambes d'un enfant de son âge. Soit dit en passant, cette maison que je viens de décrire est située à quelques pas de la mer, de la mer vivifiante qui baigne notre littoral oriental, comme on lit en entrant dans cet édifice. Nous visitâmes ensuite la famille d'une veuve de vétéran, à New-Aberdeen. Le père a été tué au champ d'honneur. Il y avait six enfants, l'un âgé de moins de seize ans et la mère ne recevait pas de pension pour lui. Un autre de vingt et un ans, marié, et tous les deux, mari et femme avaient l'air d'enfants. Ils avaient deux enfants et en attendait un autre. La mère du jeune homme me dit qu'il n'était pas exagéré de prétendre qu'ils n'avaient eu qu'une année solide de travail en cinq ans. On a peut-être exagéré, mais ce sont ses paroles mêmes. Elle nous regardait et d'un air découragé. Toute femme qui a du cœur se sent portée à faire quelque chose. Elle se retourna et me dit: "Qu'est-ce qui ne va pas? Quelle est la cause de tout cela? Autrefois nous avions du travail et vivions bien." C'était la femme d'un mineur; elle était née et avait vécu dans un village de mineurs; elle ne connaissait absolument rien autre chose; mais lorsqu'elle établissait une comparaison avec le passé, avec ce qu'ils avaient souffert, elle jugeait la situation actuelle terrible. Pour moi, j'aurais trouvé la situation insupportable, mais elle ne semblait pas la juger aussi mauvaise. On ne m'avait pas dirigée vers ces endroits, car souvent lorsqu'on voulait me conduire dans une maison, je voulais aller dans une autre et je visitai celles que je désirais visiter.

Quelques VOIX: Bravo, bravo.

Mlle MACPHAIL: Je comprends pourquoi on rit. J'ai bel et bien visité les maisons que je voulais visiter. Nous passâmes quelques résidences assez jolies aux environs du quartier des affaires de Glace-Bay où la famine n'avait pas pénétré. C'est bien vrai. Dans la maison que nous visitâmes ensuite se trouvaient un homme, une femme et deux enfants. La maison était très propre, mais petite; c'est, peut-être, la maison la plus propre que nous ayons visitée. Le linge était propre; toute la maison était propre. Après notre départ, l'agent de surveillance dit au représentant de l'Association des Vétérans et à moi-même: "J'ai donné à cet homme les vêtements qu'il porte." Le représentant de l'Association des Vétérans repondit: "Appelevez-vous ça des vêtements?" Et il avait bien raison. Il portait un chandail de laine rouge dont les manches allaient jusqu'aux coudes. Cependant c'était un chandail de laine. J'en ai porté un aussi mauvais, mais j'en ai eu un autre. Le malheur est que c'était le seul qu'il possédait. La femme portait une robe de calicot propre; c'est tout ce qu'elle avait. Une petite fille de sept ans, d'après ce que me dit la mère, mais qui paraissait en avoir quatre, était vêtue d'un gilet, d'un très bon gilet, mais sans robe, et d'une paire de bas que la mère avait fabriqués avec du drap. Elle était chaudement habillée pour la maison, mais ne pouvait aller dehors. Ce sont là des faits.

J'ai quelques-uns des bordereaux de paye de ces hommes. Les gens se demandent pourquoi ils ne quittent pas l'endroit. On dit: Pourquoi restent-ils là? Je me suis posé la même question. Cet homme avait travaillé quatre jours et gagné $14.80, mais il y a les déductions: Loyer, $2.14; charbon, $1; procuration pour compte d'arrérages au magasin, $2; U.M.W., contribution, $1; association de secours, 30c., culte, 40c., hôpital, 25c.; et il lui restait $6.51 pour une semaine de travail.

C'est ce qu'ils appellent un 'bobtail', le reliquat. J'entrai au magasin de secours n° 2 où je rencontrai un groupe de jolis Ecossais; je leur demandai s'ils pouvaient me faire quelques-uns de ces bordereaux de paye écourtés. Ils me répondirent que cela ne manquait pas. En voici un que l'on m'a remis. Cet homme a travaillé deux jours et gagné $7.40. Loyer, $2.88; charbon, $2.30; procuration sur compte du magasin, $1.02; hôpital, $1.20. Il ne lui reste rien. En voici un autre; je ne donnerai pas les détails. Dans ce cas, l'homme a travaillé trois jours et il lui revient $5.02. Dans un autre cas, l'homme a travaillé deux jours et il lui reste $1.61. Un autre a travaillé trois jours et a retiré $2.79. Ces bordereaux viennent tous du même homme. Ce dernier me dit qu'il serait enchanté de partir et de trouver un emploi. Il marcherait s'il le faut. Il n'avait pas d'argent pour son passage. Mais il dit: "Si la compagnie apprend que j'ai quittée et que je suis mécontent des conditions et que, peut-être, je vais parler contre elle, elle va renvoyer ma femme et mes enfants de la maison de la compagnie," car il demeure dans une des maisons de la compagnie. Il dit: "Je suis endetté pour toujours; je n'ai réussi qu'une fois à sortir des dettes."

Il me raconta qu'un jour il devait $143 au magasin de la compagnie et venait d'acquitter cette dette lorsque les travaux furent de nouveau suspendus.

On verra par conséquent que ces gens sont réellement esclaves et que leurs chaînes sont presque visibles. Passons à une autre famille. Ces gens viennent de Terre-Neuve; la famille comprend le père, la mère et deux enfants. La femme a passé une longue période dans un hôpital et souffrait de tuberculose, d'après ce que m'a dit le docteur Macdonald—et lorsque je dis Macdonald, je pourrais tout aussi bien dire McLean ou McLaughlin ou McNeill, car ce sont les noms les plus communs. Il me dit que cet homme ne pouvait payer le prix d'une chambre privée dans aucun des hôpitaux et qu'on ne pouvait prendre le risque d'admettre la malade dans les salles publiques. Plus tard, son état lui permit de marcher un peu, mais son cas est désespéré. On lui prescrivit du lait et des œufs et beaucoup d'air pur; pour pouvoir obtenir des œufs, ils durent garder des poules dans la cuisine d'été. Ces gens nous dirent de plus qu'ils s'efforçaient autant que possible de se procurer du lait et nous fûmes surpris de découvrir qu'ils payaient le lait 10c. la chopine. Nous en fûmes tellement surpris que nous prîmes la peine de vérifier la chose, et nous découvrîmes qu'en effet elle payait le lait 10c. la chopine, et elle en avait absolument besoin. Voilà un côté de la question dont nous ne pouvons pas simplement nous contenter de détourner les yeux; ces quatre personnes, l'homme et la femme et deux enfants, étaient obligées de coucher dans un lit trois-quarts, et, je l'ai dit, la femme souffrait de tuberculose.

Je suis allée dans une maison dont les occupants n'avaient pas jusqu'ici accepté de secours, tous ceux dont j'ai parlé demeuraient loin des stations de secours. Ces gens, dont le nom m'est cher, souffraient cruellement. C'était une famille de cinq personnes. L'homme, un électricien, était sans emploi, comme de raison, et cette famille n'avait pas encore accepté de secours. Je causai avec la femme qui me dit qu'ils avaient refusé jusque-là d'accepter du secours, mais qu'ils seraient obligés de le faire avant longtemps.

Rappelons-nous que ces gens sont très fiers; je l'ai constaté chez un homme qui, se redressant de toute sa hauteur et cambrant la poitrine comme font les politiciens, m'a dit: "Mon nom est Macdonald et je ne demanderai jamais de secours." Voilà qui représente bien le sentiment de ces gens. Ils ne sollicitent pas de secours et ils n'aiment pas que les autres aillent mettre le nez dans leurs maisons; mais ils n'en ressentent que plus durement la situation qui rend nécessaire cette intrusion.

Pour montrer à la Chambre que je n'invente pas ces choses, je puis dire que, sur la liste de la sous-station n° 2 de New-Aberdeen, l'un des pires districts, où l'on nourrit 228 familles, j'ai copié les noms de quelques-unes de ces familles, dont l'une se compose de sept personnes. Parmi les noms que j'ai copiés, il y a ceux des familles McNeil, Mcmillan, McDonald, McKinnon, McIntyre et Munroe. C'est dans cet ordre que je les ai trouvés. J'ai eu de l'agrément à causer avec deux femmes à la station de secours; l'une d'elles paraissait beaucoup plus vieille qu'elle ne l'était réellement. Et c'est le côté triste de l'état de la femme là-bas. Elle me dit que son mari n'avait pas eu d'ouvrage régulier depuis un an et demi et que, tout en faisant leur grand possible, ils ne pouvaient s'empêcher de s'endetter. Dans cette famille, il y a sept enfants, dont les âges varient de dix mois à seize ans; quelques-uns vont à l'école. Cette femme se rendit à la station, vêtue d'une vieille robe et d'un vieux chandail, sans chaussures; elle avait une vilaine ampoule au talon, pour avoir été obligée de porter de vieilles "claques". Je ne saurais dire si l'on peut porter des "claques" à Glace-Bay sans les attacher avec des courroies. Il n'y avait pas de claques n° 5 qui lui convenaient à la station et on lui demanda de revenir le lendemain. Elle s'appelait aussi McDonald—je ne donnerai pas son prénom, ne voulant pas la faire reconnaître parmi les autres McDonalds. Et remarquez, monsieur l'Orateur, que nos propres voisins, dans la province d'Ontario, portent des noms semblables; à les entendre, on se croirait à Priceville ou à Glengarry.

Une autre femme nommée McGillivray avait trois enfants qui ne pouvaient pas aller à l'école parce qu'ils n'avaient pas de chaussures; le temps était si humide à Glace-Bay, —il l'est partout à cette période de l'année, mais il l'est particulièrement là—que ces enfants étaient obligés de rester à la maison. J'ai pris note de son nom et de son adresse, car j'ai l'intention de faire envoyer du secours à cette famille, ainsi qu'à celle dont j'ai parlé tout à l'heure. Cette femme m'a murmuré à l'oreille de ne pas l'oublier, ni son mari, car ils étaient absolument sans vêtements. Ils avaient pourvu aux besoins de leurs enfants avant de songer aux leurs et ils en étaient rendus à un point où il leur était impossible d'aller plus loin. On ne pouvait s'empêcher d'être ému à la vue d'enfants de quatre ans et au-dessous dans un état si misérable. Les enfants ayant plus que cet âge sont en santé, mais chez plusieurs de ceux qui n'ont pas at-

teint cet âge, dans les hôpitaux, dans les basses classes des écoles et dans les rues, il appert évidemment qu'ils souffrent d'être nourris imparfaitement.

M. DUFF: L'honorable représentante a-t-elle dit qu'il se trouve des enfants âgés de moins de quatre ans dans les écoles?

Mlle MACPHAIL: Je n'ai pas dit cela; j'ai parlé d'enfants ayant plus que cet âge.

M. DUFF: C'est ce que l'honorable représentante a dit.

Mlle MACPHAIL: Je suis contente que l'honorable député ait parlé.

M. DUFF: Je veux que vous disiez la vérité.

Mlle MACPHAIL: J'ai beaucoup de respect pour la vérité, mais ces enfants que j'ai vus dans les classes primaires devaient avoir seulement deux ou trois ans lorsque le malheur les a frappés il y a trois ou quatre ans, et ils avaient été insuffisamment nourris durant les deux ou trois dernières années. Je ne dis certes pas que ceci soit vrai de tous les enfants, mais le fait est que les hôpitaux sont remplis d'enfants pareils à ceux que j'ai décrits. Et je tiens à dire, en passant, que les hôpitaux sont d'excellentes institutions. J'ai visité les hôpitaux Saint-Joseph et Général et je les ai trouvés excessivement hygiéniques et bien tenus. La matrone qui m'a fait visiter l'hôpital Général et la religieuse qui m'a fait visiter l'hôpital Saint-Joseph sont de beaux types de femmes. J'ai vu particulièrement de jeunes bébés qui paraissaient malades, comme me le dirent les médecins et les gardes-malades. J'ai cru ces derniers sur parole, car un passant ne pouvait dire si ces enfants souffraient d'une maladie organique, après une seule visite. Et tous souffraient plus ou moins des mêmes maux: ulcères, rachitisme et anémie sous toutes ses formes; je vis un jeune bébé âgé d'environ trois jours, dont la figure était paralysée. On pourrait naturellement voir la même chose partout ailleurs, et je fus heureuse d'entendre la sœur me dire que l'enfant serait bientôt guéri. Dans les hôpitaux, je remarquai que tous les médecins, leurs femmes, les gardes-malades et tous ceux qui s'occupent de ces institutions étaient alarmés par l'état des affaires, car les hôpitaux doivent compter sur les mineurs qui contribuent environ 60 ou 70 p. 100 des fonds nécessaires à leur entretien. De fait, les mineurs forment la masse de la population et ils soutiennent de leurs deniers les hôpitaux et les autres institutions. Un médecin qui m'accompagnait dans ma visite d'inspection, s'exprima en termes clairs, et moins doux que je ne les rapporte ce soir, à l'égard des personnes qui, dans les journaux ou leurs discours publics, tentent de créer chez le peuple canadien l'impression qu'il n'existe pas de misère en cette région. Il me dit que, il y a une semaine, il fut appelé auprès d'un malade qui demeurait dans une maison où une famille de huit personnes, six enfants et leurs parents, vivait dans le dénûment le plus complet et n'ayant même pas de chaussures. Il se rendit au poste de secours où il obtint trois paires de chaussures et, de ses propres deniers, il en acheta cinq autres paires dans les magasins de Glace Bay.

Le comité de secours à l'œuvre dans la région a été formé par un groupe de sept personnes qui se réunirent volontairement à cette occasion; on compte parmi elles une très digne Juive, un pasteur, le rév. McAvoy, la femme du maire et la petite sourde qui m'accompagna dans ma tournée; je ne connais pas les autres; ces quatre personnes faisaient partie du premier groupe de sept. Elles fondèrent ce comité de secours avant que les ouvriers eussent cessé de travailler, il y a trois semaines, parce qu'elles savaient que des enfants, faute de nourriture suffisante, ne pouvaient aller à l'école et que des adultes étaient dans le même état de dénûment. Ces sept personnes se mirent en frais de recueillir ce que pouvaient donner ceux qui possèdent quelque chose pour le distribuer à ceux qui n'ont rien. Voyez-vous, l'opinion publique à Glace-Bay, en réalité l'opinion publique de toute la Nouvelle-Ecosse, est favorable aux mineurs, pour la première fois. Tous ceux qui connaissent la Nouvelle-Ecosse, reconnaîtront, comme moi, que le public éprouve beaucoup plus de sympathie pour les mineurs que jamais auparavant. Tous ceux qui vivent dans la région des houillères se rendent compte que la vie économique de ces régions est paralysée par ce procédé d'étranglement des mineurs. C'est pourquoi toute la classe moyenne—je suppose qu'on doit plutôt appeler ces gens les hommes de profession libérale; je ne sais pas si nous avons, au Canada, une basse classe, une moyenne et une haute; je ne suis pas sûre de ce point—mais enfin les médecins, les marchands, les pasteurs et leurs femmes se sont donnés sans réserve à l'œuvre de secours. J'ai lu aujourd'hui dans les journaux, et je suis sûre que d'autres députés ont noté cet entrefilet, que Mme Macpherson, membre de l'Armée du Salut à l'œuvre là-bas depuis le début de la grève, dit que l'on devra probablement fermer les écoles, car l'on ne peut payer le traitement des instituteurs. Je me rappelle maintenant que, lorsque nous nous rendîmes à l'une des écoles, la directrice me dit que les institutrices n'avaient pas reçu leur traite-

ment du mois précédent. Bien qu'elle l'ait dit de façon plaisante, ce fait démontre comment tout le monde, là-bas, dépend des mineurs.

Je dois dire à la louange des ouvriers mêmes, je veux dire les mineurs, que c'est sur l'avis de ces nobles hommes de profession libérale qui s'intéressent à leur sort, qu'ils refusèrent le don de $5,000 envoyé par la Russie. J'ai dit ailleurs, et je tiens à le répéter en Chambre, que ce fait donne une haute opinion de l'intelligence canadienne, que les mineurs de la Nouvelle-Ecosse et ceux qui les encouragent, aient jugé bon de refuser un don important, afin que ces gens et leur cause restent dignes à nos yeux. Nous sommes en vérité un peuple fier et convaincu de la justice de sa cause.

Vous pouvez vous imaginer comment ces gens se sentent enchaînés. L'on peut avoir idée de l'impuissance où ils se sentent à sortir d'une impasse hideuse, quand l'on songe qu'ils ne peuvent même pas être représentés au parlement, parce que leur comté est englobé dans un plus grand où ils ne peuvent exercer aucune influence—ou du moins, à cause des méthodes électorales que l'on y pratique, ils sont réduits à l'impuissance. Je suis sûre que mes collègues, le Gouvernement ou les députés de ces comtés ne savent pas quel ressentiment intense et contenu couve là-bas. Ces gens ne sont pas abattus, n'allez pas le croire. Ils pensent que nulle part, on ne leur a accordé justice. Qu'ils aient raison ou non, je ne me prononce pas; mais ils le croient et, en définitive c'est cette persuasion qui rend dangereux l'état de choses qui existe dans cette région.

Pour que vous compreniez bien le sentiment que j'éprouvai à la tombée de la nuit je vais vous dépeindre la ville. Dans la partie haute les rues sont éclairées, il y existe un système d'égouts, des rues pavées et bordées de trottoirs. Il y a le théâtre Savoy. Quelques magasins et des buvettes qui sont maintenant fermées. En un mot, c'est une ville complète. Mais revenez sur vos pas dans les faubourgs où le gros de la population habite; on ne voit plus rien de tel. Il n'y a plus d'éclairage dans les rues, plus d'égouts, il n'y a que des ruisseaux longeant les deux côtés du chemin, et par où les eaux s'écoulent; quelques maisons sont pourvues d'un service d'eau, mais la plupart manquent de tout ce que l'hygiène élémentaire exige. De ce temps-ci, en printemps, ce n'est qu'une fondrière, et le soir venu, en printemps ou non, si on n'a pas la clarté de la lune, toute la localité est plongée dans la plus grande obscurité. Après avoir s'agit de J. B. MacLachlan. Alors je dis: "Conje vous ai parlé et visité à l'hôpital, je me rendis au quartier général de secours où je pris mon déjeuner. Je m'informai s'il y avait, dans la localité, un véritable "rouge" un rouge à tous crins. On me dit qu'il y en avait un. Vous le connaissez car, à certains moments, on a fait beaucoup de tapage à son sujet: il ne m'a pas dite avec l'intention de la faire duisez-moi chez lui, j'aimerais à le voir." Nous nous rendîmes aux bureaux du *Laborer Herald*. Vous n'ignorez pas qu'il publie des articles virulents, révolutionnaires—et nous ferions de même, nous aussi, si nous avions eu à souffrir ce que ces gens souffrent. J'ai dit—et le répète maintenant parce que vous ne pouvez me mettre en état d'arrestation—j'ai dit à ceux qui m'accompagnaient: "Qu'est-ce que Maclachlan a dit de pire." Et un homme me répondit: "Ce que je lui ai entendu dire de pire c'est: "Qu'ils aillent tous au diable." J'ai dit que j'ajouterais "et faites vite". Vous connaissez la vieille plaisanterie au sujet de la "sédition". Franchement mieux vaudrait ne jamais accuser un homme de sédition au Canada. Savez-vous à qui Maclachlan me fait penser? Eh bien vous allez être surpris—il me fait penser à J. J. Morrison—et je doute fort que je pourrais faire à l'un ou à l'autre un compliment plus flatteur qu'en comparant l'un à l'autre. En effet, il mène une vie de famille. Il s'efforce de briser ses liens et d'amasser un peu d'argent pour acquérir un lopin de terre afin d'y construire son foyer; il fait tout ce qu'il peut pour s'instruire. Il a une très belle famille, une femme aux joues roses, parlant avec l'accent écossais prononcé. Et c'est un homme qui a toujours prêché le meilleur esprit civique. Quand je pense à certaines choses dites par des hommes se proclamant "bons" citoyens je me demande franchement où nous allons. A la vérité ces hommes disent parfois des choses folles; des choses terribles, mais personne ne pourrait les blâmer. N'importe qui ayant vécu à cet endroit et dans ces conditions, aurait, j'en suis assurée, proféré les mêmes choses terribles. J'ai voulu parler franchement et sans arrière-pensée, parce que j'ai la conviction que les députés de ce Parlement ont des sentiments humains—c'est la preuve que j'ai foi en eux. Oui, je les crois animés des meilleurs sentiments d'humanité. M. Maclachlan m'a raconté une histoire, qu'il ne m'a pas reconté avec l'intention de la faire répéter en Chambre, car je suis certaine qu'il n'aimera pas à la relire. Il m'a dit qu'il y a quelques années, lors de son premier voyage à Ottawa pour entamer des négociations au nom des mineurs avec la compagnie Besco, en ce temps-là à ses débuts, mineurs et représentants de la compagnie se réunirent au Château Laurier—il ne se souvenait plus du

nom, c'est moi qui le lui rappelai. Quand tous furent assis dans la rotonde promenant ses yeux sur tout le luxe étalé Maclachlan dit: "Je voudrais dire une chose qui me répugne, la chose la plus répugnante à laquelle je puis penser" et me retournant du côté des représentants de la compagnie je leur dis: "Si vous pouviez amener en ce lieu les mineurs du district minier du Cap-Breton, vous ne pourriez sûrement pas régler comme vous l'entendez ce conflit au sujet des salaires; et moi, non plus je ne le pourrais pas". Je lui ai su gré de cette déclaration. Savez-vous, et ce fait m'a souvent frappé, que les gens qui dépensent et vivent dans des endroits comme le Château Laurier ne font que présenter le compte; les gens qui le paient n'y mettent jamais les pieds. Vous pouvez voir que j'ai une vive sympathie pour ses pauvres gens, car se sont des simples travailleurs et leurs difficultés sont les nôtres, sauf qu'elles sont beaucoup plus pénibles.

M. CAMPBELL: Et aussi parce qu'ils sont pour la plupart des Ecossais.

Mlle MACPHAIL: Oui je sympathise avec eux, aussi, parce qu'ils sont Ecossais. D'autres personnes ont corroboré cette histoire. Un homme, ce n'est pas Maclachlan, un homme modéré, que le Gouvernement ferait bien d'encourager, disait: "Quand nos gens sont allés l'année dernière à la convention de Truro, plusieurs jours durant, après leur retour, ils ne parlèrent que des beautés de Truro."' Ils disaient: "Nous ignorions qu'il existât des villes avec de telles demeures pour des ouvriers." C'est la vérité. Il semblerait ridicule de penser qu'il pourrait se trouver encore des gens qui n'ont jamais sorti de leur milieu en ces jours de civilisation avancée. Une femme m'a raconté qu'elle n'était pas sortie de Glace-Bay depuis douze ans parce qu'elle ne put jamais s'accorder l'argent pour le voyage aller et retour jusqu'à Sydney— soixante-quinze cents. Je ne prétendrais pas d'autre part, que les mineurs ne sont pas prodigues de leur argent quand ils en ont,—je suis plutôt portée à croire qu'ils le sont. Quand ils gagnaient de l'argent ils en ont peut-être été prodigues, je pense. En vérité, ils sont forcés de l'être, j'en suis sûr, pour oublier le plus possible l'aridité et la tristesse de leur existence. C'est une chose toute naturelle à considérer combien dénué de beauté est cet endroit. Je n'ai jamais vu quelque chose d'aussi laid que Glace-Bay au printemps. Je voudrais que vous le vissiez: ces bourbiers en guise de chemins, avec des égouts à ciel ouvert de chaque côté; ces maisons basses, badigeonnées, en rangs; les froids vents de mer; pas de végétation, pas d'arbres. Je n'ai pas de peine à croire que lorsque ces gens obtiennent de l'argent, ils s'achètent un auto; ils vont au théâtre Savoy une couple de fois par semaine ou aussi souvent que leur bourse le leur permet. Ils ne peuvent rendre leurs maisons confortables; des circonstances insurmontables les étreignent. Et juste à un quart de mille, au centre de la ville, il y a au moins des rues pavées, de brillantes lumières, des buvettes et le Savoy. Vous étonnez-vous, alors, qu'ils accourent là, où ils peuvent se procurer au moins ce qu'ils estiment être de menus plaisirs?

A mon sens, la meilleure sauvegarde de civisme consisterait à s'efforcer d'amener les mineurs à s'aider eux-mêmes, non à chercher à dissoudre leur union, mais au contraire à les encourager sensément à se mettre sur un tel pied que leur genre de vie soit égal à celui de leurs concitoyens. Je tiens M. McLeod, président des United Mine Workers pour le district nº 26, pour un homme fort sensé. C'est un modéré, on lui reproche même de l'être trop. Il tient à procurer le meilleur sort aux mineurs. Il sait qu'en cas d'émeute, ce sont les employés, et non la compagnie, qui en souffriront; il sait que les hommes iront en prison, comme la chose est déjà arrivée, et qu'ils en sortiront leur vie brisée, aigris, les pires fauteurs de discorde parmi leurs camarades. Il cherche donc à instruire les mineurs et à leur faire comprendre que s'ils pouvaient parvenir à se tirer des serres des magasins appartenant à la compagnie et à fonder des coopératives à eux, que s'ils pouvaient seulement acquérir des maisons dont ils seraient partiellement propriétaires et dont ils continueraient à payer le coût en s'efforçant de les embellir, que s'ils s'efforçaient de travailler de concert avec leurs unions pour le bien commun, là serait le salut, non dans des attaques contre les magasins, des bris de carreaux et autres actes de violence. Son influence est tout à fait bienfaisante. Ce Gouvernement, la compagnie ou quiconque s'intéresse à l'affaire devrait être heureux d'encourager le maintien d'une union sous la direction de M. McLeod.

Je ne voudrais pas que la compagnie s'imaginât qu'en dissolvant l'union actuelle elle aura tout maté. Si l'union était dissoute, comme c'est arrivé pour les ouvriers des aciéries à Sydney, et plusieurs m'ont exprimé cette opinion, voici, selon moi, ce qui arriverait: une organisation bien plus radicale remplacerait l'union, une organisation que peut-être même nous n'aimerions pas à voir.

Je n'ai pu m'empêcher d'être frappée par le sort tragique des femmes en ce lieu; car dans une région de houillères, être une femme, c'est une tragédie. Leur jeunesse est brève; elles ont plusieurs enfants; il y a la pauvreté,

la vieillesse rapide, la sujétion et la mort. J'ignore comment elles ont pu conserver la petite étincelle de vie qui luit encore sur leur visage; il y avait des jeunes gens et de jeunes femmes fort irrités contre l'état de choses et qui ne craignaient pas d'exprimer leurs sentiments à cet égard. Mais pour la plupart, surtout si elles ont plusieurs enfants, leur attitude est résignée, pathétique; je ne trouve pas d'autres mots qui décrivent mieux leur manière d'être.

J'aimerais à demander au Gouvernement s'il a une politique d'immigration. Ou est-il vrai que ce sont des gens comme ceux de la Besco et les chemins de fer et les organisations de ce genre qui ont une politique d'immigration? Nous constatons que la Besco a fait venir des immigrants même aux pires périodes; la compagnie a des agents par tout le monde qui amènent des immigrants, les déversant là où il n'y a pas de travail, et ne faisant absolument rien pour eux après les avoir amenés. Vous étonnez-vous que les employés s'irritent de cet état de choses? Vous étonnez-vous que la compagnie devienne l'objet de tous les ressentiments accumulés durant ces années? Non, vous ne pouvez pas vous étonner qu'ils aient du ressentiment. Nous dépensons beaucoup d'argent pour faire venir des immigrants. Ces Canadiens d'origine écossaise, sauf quelques exceptions, sont la fleur de nos concitoyens; cependant on ne s'occupe pas des femmes qui nous donnent ces citoyens; on les laisse se tirer d'affaire toutes seules. Et elles? Telle est l'attitude que semblent avoir prise jusqu'à ce jour tous les gouvernements provinciaux et fédéraux.

La compagnie ne paraît pas avoir eu de peine à obtenir la protection pour le charbon, mais le Gouvernement ne donne aucunement l'assurance que la protection s'étendra jusqu'à l'ouvrier.

Exclamations: Très bien! Très bien!

Mlle MACPHAIL: Ces applaudissements viennent-ils du groupe des treize? Il me semble que la compagnie a fait servir à sa propre protection la grande détresse actuelle des mineurs du Cap-Breton.

Pendant que les journaux de l'Est l'annonçaient à tout le pays, les mineurs restèrent indifférents; car il faut vous dire que j'étais là-bas lorsque le discours sur le budget a été prononcé. Les mineurs n'espéraient rien de cette mesure empruntée au régime protectionniste. Ils savaient par expérience à qui la protection serait profitable.

En réfléchissant à toutes ces choses, comment s'étonner que les mineurs tiennent les capitalistes pour des gens sans pitié, les tribunaux pour des comptoirs d'injustice et tous les politiciens pour des misérables. (*Exclamations.*) C'est leur opinion.

Un MEMBRE: Est-ce aussi leur opinion sur vous?

Mlle MACPHAIL: Je ne suis pas un politicien. Je suis très étonnée de l'attitude du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, qui demeure indifférent devant une situation de la plus haute gravité et d'où peuvent sortir des événements terrifiants car on peut compter que sur la générosité des citoyens canadiens. Comment s'expliquer l'attitude du gouvernement provincial, si ce n'est par la peur que leur inspire le montre du capital, par son empressement à le satisfaire plutôt qu'à procurer une vie heureuse à des milliers de citoyens canadiens. Que nous importe, ont l'air de se dire les ministres provinciaux, de créer autour des mineurs une atmosphère favorable au bien-être et à la santé des familles ouvrières, si en nous abstenant nous gardons le pouvoir? Je sais bien que le Gouvernement peut dire, pour s'excuser de rien faire, qu'il en est empêché par une question de légalité. Le gouvernement fédéral ne peut pas secourir les mineurs; il ne peut pas étudier leur affaire, parce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, qui est le premier intéressé, ne bouge pas lui-même. Pourtant, à ma connaissance, le Gouvernement a déjà tourné de semblables difficultés. Si nos ministres désiraient véritablement porter secours aux mineurs en détresse, ils trouveraient bien moyen de franchir l'obstacle.

L'explication de tout ceci est très simple: c'est que la poursuite du dieu Dollar passe avant le respect de la vie humaine et la tâche de créer pour le peuple des conditions de vie favorables. Je ne cherche pas ailleurs la raison d'une telle attitude. J'espère que nos compatriotes continueront de venir en aide à la population ouvrière du Cap-Breton. Cette population reçoit avec une profonde reconnaissance les secours généreux que lui envoie la ville d'Ottawa. D'autres localités suivent son exemple et les secours vont bientôt pleuvoir sur les malheureux mineurs. N'est-ce pas singulier que les deux gouvernements, celui d'Ottawa et celui d'Halifax, ne puissent rien entreprendre pour secourir les grévistes et laissent ce soin à l'initiative privée.

Je n'ai plus rien à ajouter. Je laisse la parole au Gouvernement. La solution de la question exigera peut être plus qu'un envoi de secours. Il pourrait bien se produire une commotion quelque part avant longtemps. Je ne puis dire quand elle se produira. Mais une fois que l'opinion publique sera montée, et elle a commencé de s'émouvoir, elle ne se contentera pas de demi-mesures.

M. DICKIE: Je crains que les observations que je me propose de faire soient jugées bien fades après l'éloquent discours de notre aimable collègue de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Malgré cela, je veux présenter quelques sobres remarques pour tâcher de convaincre la Chambre de la nécessité d'une intervention dans la situation actuelle. Je serai court.

Notre collègue de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) et le député de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens) ont peint la situation sous ses couleurs véritables. Ils ont porté un diagnostic exact et présenté le bilan de l'Etat sous sa vraie figure. Il ne me reste qu'à insister sur quelques points mis en évidence. Nos deux collègues, qui sont des hommes de chiffres, se sont acquittés de leur tâche bien mieux que je ne pourrai le faire. Qu'il me suffise de dire que, débarrassés de toutes les obscurités et de toutes les jongleries dont la situation est entourée, il ressort que le Canada est plus pauvre cette année de 100 millions de piastres. Personne, je crois, ne contestera que le pays a vu ses obligations augmentées de 100 millions depuis 1924. Est-ce que cette situation n'est pas assez grave?

Quel est le remède à cet état de choses? Il y a un aspect qu'on perd de vue dans la discussion de la question du tarif; c'est le besoin de garder notre argent en Canada. J'ai déjà signalé ce point de la question; mais on n'y a prêté qu'une attention distraite. Le Canada expédie chaque année 300 millions chez ses voisins du sud. Or, la population de notre pays se chiffrant à environ 9 millions d'habitants, cela veut donc dire que chaque citoyen du Canada, homme, femme et enfant doit acquitter un tribut annuel de $33 au bénéfice des Américains. De quelle façon pourrions-nous payer cette somme énorme et prospérer quand même? Nous devons mettre un frein à cette déperdition de capital, bien qu'il soit impossible de l'arrêter entièrement. Après avoir acquitté les intérêts sur les dettes que nous devons à la métropole, le bilan de notre commerce se solde par une balance de 92 millions en notre faveur; c'est raisonnable. Cependant, nous sommes obligés de remettre cette balance aux mains de nos amis, les Américains, si bien que nous contribuons pour des sommes énormes à la prospérité des Etats-Unis. Nous ne pourrons rétablir notre situation financière si nous persistons dans cette voie. Le seul remède à apporter à cette situation, suivant moi, c'est d'empêcher nos gens d'acheter en aussi grandes quantités les produits des Etats-Unis. Il est nécessaire que nous trafiquions avec nos voisins du sud; ce sont de bons amis pour nous; nous faisons mutuellement l'échange de nos produits. Cependant c'est le comble de la sottise que nous ayons envoyé aux Etats-Unis l'année dernière une somme de 265 millions pour l'achat de fer et de produits métalliques et autres produits non métalliques. Et nous avons importé de la République voisine des produits agricoles représentant une valeur de 78 millions, soit un grand total de 343 millions. Il serait très facile de diminuer de moitié cette énorme somme que nous expédions chaque année chez nos voisins du sud et d'épargner ainsi des millions de dollars. L'unique remède à cet état de choses, c'est de diminuer le chiffre de nos importations des Etats-Unis. Nous l'avons fait l'année dernière comparativement aux exercices précédents pour la bonne raison que les moyens nous ont fait défaut. Une autre bonne raison, c'est qu'un bon nombre de nos concitoyens sont allés s'établir aux Etats-Unis de sorte qu'ils sont sur les lieux pour faire leurs achats.

Nous parlons de la crise qui traverse le pays. Il est pitoyable d'entendre le récit pénible qu'a fait l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle McPhail) cet après-midi. D'autre part le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock), nous a donné l'assurance que le Canada est dans une situation bien plus prospère que les Etats-Unis; il a même affirmé qu'il y a actuellement 20 millions de sans-travail dans la république américaine. Et le premier ministre (l'hon. Mackenzie King) a affirmé aussi que les sifflets des fabriques lancent leurs appels stridents à minuit par tout le Canada. Cependant, les fabriques sont loin d'être en pleine activité après minuit à Woodstock. La Bain Wagon Company a obtenu une commande pressée pour la fabrication de traîneaux; la fabrique a été en pleine activité jour et nuit pendant quelque temps, mais tout est retombé dans un calme plat à cette heure. Il a été établi également que la situation n'est guère florissante à la fabrique d'Orangeville. A quoi sert-il de tenter de faire croire aux gens que la prospérité règne au pays? Ce serait très bien si c'était là la situation; mais c'est tout le contraire qui est vrai, et il y a déjà assez longtemps que la crise sévit.

Il est pour ainsi dire impossible de décider les capitalistes à placer leurs fonds dans les entreprises industrielles au Canada étant donné que les manufacturiers sont accablés d'impôts et qu'ils ne savent où donner de la tête.

L'une des principales causes de la situation actuelle, c'est que le peuple ne repose pas la confiance voulue dans le Gouvernement. Je m'abstiendrai toutefois d'insister sur cet aspect de la situation.

Et nous avons de plus à résoudre le terrible problème de nos chemins de fer, ce "vieil-

lard de la mer" que nous portons sur nos épaules de sorte qu'il est assez difficile de prédire ce qu'il adviendra de tout cela.

Il est absolument nécessaire que nous mettions un frein à cet exode des nôtres vers les Etats-Unis, si nous voulons réussir à rétablir l'équilibre dans nos finances. On nous assure que nos gens reviennent au pays. En 1924, 41,000 Canadiens ont été rapatriés, c'est vrai; mais 161,000 d'autre part ont traversé la frontière; ils ne faut donc pas attacher trop d'importance à ce prétendu mouvement de rapatriement. Nos gens émigrent encore aux Etats-Unis où règne la prospérité et où les chances de succès sont meilleurs qu'elles ne l'ont été depuis des années.

Il est fort possible que la république voisine ait traversé une ère de prospérité sans précédent; la situation est plus calme à l'heure actuelle; après avoir atteint les sommets leur prospérité est sur le déclin. Ici au Canada, nous nous sommes débattus dans le bas-fond d'une terrible crise; nous n'avons jamais pu atteindre à l'ère de prospérité dont les Etats-Unis ont joui. Autrefois, lorsque tout allait bien chez nos voisins du sud, un rayon de prospérité se réflétait sur le Canada; nous en avions notre part jusqu'à un certain point. Le chiffre de notre population a diminué du fait de l'exode des nôtres vers les Etats-Unis. Or, je vous le demande, monsieur l'Orateur, que serait-il advenu de nos sans-travail soutenus par la charité publique, si une partie de notre population n'avait pris le chemin des Etats-Unis? Les rangs de l'armée des sans-travail se seraient trouvés grossis d'autant et le fardeau serait devenu trop lourd pour les épaules des contribuables canadiens. Les citoyens viriles et énergiques ont préféré s'expatrier aux Etats-Unis au lieu de tomber à la charité publique ici. Et c'est une situation pitoyable. Je me rappelle d'avoir visité, il y a quelques années, les campagnes du comté d'Oxford où j'a passé ma jeunesse. Autrefois, vous aperceviez à tous les coins de la route de forts et rudes gars qui lançaient la perche ou se livrant à d'autres jeux athlétiques. Où sont ces hommes à l'heure actuelle? Le Gouvernement prétend que nous devons réduire le coût de l'existence. Dans ce temps-là, un homme pouvait vivre avec $2.50 par semaine. La vie était à aussi bon marché au Canada que dans n'importe quel autre pays au monde. Or, les hommes robustes auxquels j'ai fait allusion ont donc quitté le pays. Sont-ils allés s'établir dans des pays où la vie est à bon marché? Habitent-ils les pays de l'Equateur où la table est toujours mise grâce aux fruits de l'arbre à pain et aux produits de la mer? Pas du tout. Quelques-uns sont allés s'établir à Deadwood, Dakota; d'autres à Leadville, Colorado et d'autres encore au Yukon où une tranche de jambon et des œufs valent un dollar. Ces hommes ne cherchaient donc pas des pays où la vie est facile.

La vie à bon marché est une lubie dans n'importe quel pays. On peut toujours aller dans quelque endroit et vivre économiquement. L'important est que les agriculteurs, les producteurs, tous, gagnent leur vie. Il est impossible à un petit cultivateur de vivre dans les environs d'un centre important, même si la vie n'est pas dispendieuse. C'est la puissance d'achat et non la vie à bon marché que nous voulons. Daniel Webster a dit un jour:

> Un groupe social qui ne chôme pas et qui prospère peut acheter et consommer, mais un groupe sans industrie ne le peut pas. Telle est la solution. Toute la science de l'économie politique n'est pas de moitié aussi importante que cela.

C'est la faculté de gagner notre vie dont nous avons besoin. Nous voulons que les nôtres soient capables de gagner de l'argent; alors ils consentiront à payer des prix raisonnables. J'ai beaucoup de sympathie pour mes honorables amis qui siègent à ma gauche. Personnellement, je les considère comme d'excellents citoyens, mais s'ils persistent à réclamer le libre-échange, le Canada ne sera jamais prospère.

Une VOIX: Prenez courage.

M. DICKIE: Je n'ai pas besoin d'encouragement. Le seul remède pour les Canadiens est d'acheter davantage au Canada, et l'unique moyen de les engager à le faire est de les empêcher d'acheter aux Etats-Unis. J'ai confiance en une politique de protection adéquate qui forcera les nôtres à faire leurs achats au pays. Je n'hésiterais pas un instant à élever nos droits au-dessus de ceux des Américains. Pourquoi nous laisserions-nous guider par les Etats-Unis dont la population est de cent dix millions d'âmes alors que la nôtre est si peu nombreuse. Notre pays a besoin d'une protection bien plus considérable que la leur.

Je n'ai que du mépris pour les propos de sécession. Nous sommes Canadiens; montrons-nous énergiques; tournons le dos aux Américains et nous vivrons dans un pays heureux. La vaste chaîne des Laurentides et le plateau précambrien contiennent les plus grandes ressources de l'univers et les mines d'or les plus riches. Nous avons dans l'Ouest des forêts magnifiques qui sont loin d'être épuisées. Cependant, il nous faut un esprit de compromis. Aucun pays ne peut prospérer sans le succès de ses industries et nos manufactures ne pourront résister sans un tarif adéquat. Nos amis les progressistes veulent un

bon prix pour leur blé et lorsqu'il se vend 2 dollars le boisseau tout le pays est content. Naturellement, le coût de la vie augmente un peu à cause de ce prix plus élevé du blé, mais nous sommes bien aises qu'une partie du pays réussisses. Toutefois, lorsque nous demandons à nos amis de supporter une légère part du tarif et peut-être de payer un peu plus pour leurs instruments aratoires afin que des milliers de citoyens puissent vivre dans les centres industriels, ils nous répondent en criant: libre-échange! libre-échange! Et pourtant, c'est le malheur de l'Angleterre de nos jours. Si ce n'était d'une bande de vieux professeurs de collèges insensés, dont l'esprit est bourré d'idées étranges on aurait la protection en Angleterre. Pourquoi, monsieur l'Orateur, dirions-nous que tout l'univers a tort excepté nous, tout l'univers moins l'Angleterre, cette pauvre Angleterre avec un million et demi de sans-travail, consommant des marchandises fabriquées en France, en Belgique et en Allemagne par des ouvriers qui touchent des salaires moins élevés qu'en Angleterre? La Grande-Bretagne a un besoin pressant de protection, bien qu'aucun pays au monde ne soit mieux situé pour prospérer sous le régime du libre-échange.

Je vais ennuyer quelque peu la Chambre avec une autre question que je regrette de ne pas voir au budget, à savoir l'exportation de notre matière première. Des éditoriaux ont été publiés dans tous les journaux du Canada à ce sujet. Une commission relative au bois à pâte a été nommée en 1923. Elle a parcouru tout le pays en dépensant $75,000. Elle recueillit une foule de renseignements utiles et elle a préparé un rapport intelligent. Il y avait deux hommes sérieux au nombre de ses membres et contre eux je n'ai rien à dire. M. Anstie, de la Colombie-Anglaise vice-président de la commission, que je connais bien a de gros intérêts dans l'industrie forestière et il serait à son avantage d'empêcher le bois de sciage en grume de sortir de la Colombie-Anglaise. Je sais que l'autre commissaire, M. McLellan, du Nouveau-Brunswick, est ou était beaucoup intéressé dans l'exportation du bois à pâte et il serait avantageux pour lui que ce bois soit exporté. Cette commission a voyagé dans tout le pays et a entendu une foule de témoignages mais ils étaient tous dans le même sens. La commission a préparé un bon rapport et a fait des suggestions très sensées à la Chambre des Communes. Partout où la commission a siégé ceux qui étaient intéressés à l'exportation de nos produits forestiers ont eu soin de faire présenter leur cause par des avocats habiles. En général le public s'est fait tirer l'oreille. Je sais pertinemment qu'il en a été ainsi dans la Colombie-Anglaise. J'affirmai l'an dernier sur le parquet de la Chambre, et je le répète aujourd'hui, que bien que la preuve en Colombie-Anglaise fût contre l'exportation de nos produits forestiers à l'état brut, je crois que si on faisait un plébiscite sur cette question soixante-quinze pour cent de la population de la Colombie-Anglaise voterait contre l'exportation de nos billes aux scieries américaines. Je maintiens que la commission a fait de la bonne besogne et que, somme toute, son verdict a été assez raisonnable.

En 1917, l'industrie du papier au Canada représentait un placement de 187 millions de dollars. En 1923 ce chiffre était monté à 417 millions. A cette époque l'industrie comptait 29,234 employés qui touchaient en salaires $37,243,000 par année. En 1924 nous avons exporté 1,444,693 cordes de bois à pâte qui nous ont rapporté $14,322,714, et la valeur manufacturée d'une corde de bois à pâte était de $63.44. Si ces 1,444,000 cordes de bois que nous avons exportées avaient subi les procédés de la fabrication en Canada elles auraient eu une valeur de $91,651,13; si on en déduit la somme reçue, $14,322,714, on voit que le Canada a perdu $77,328,599. Si le bois à pâte que nous exportons subissait les procédés de fabrication en Canada, ces 1,444,000 cordes de bois justifieraient le placement de $125,000,000 dans une fabrique de pâte et papeterie, donnant de l'emploi à 10,000 hommes qui recevraient $12,000,000 en salaires. Voilà ce que nous perdons quand nous exportons notre bois à pâte. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1924 le Canada a exporté aux Etats-Unis, en pâte à papier et en papier, pour une valeur de $144,030,679.

Lorsque la Chambre fut saisie de la question l'année dernière le premier ministre a affirmé qu'il ne voudrait pas frapper le bois à pâte d'un droit d'exportation ou décréter un embargo, de manière à ennuyer les fermiers ou les colons qui abattent du bois sur leurs terres. D'après le rapport de la commission les fermiers contribuent pour 65 p. 100 de l'exportation totale, soit 938,000 cordes. Ce bois leur rapporte $9,380,000. Si ce bois à pâte subissait les procédés de la fabrication en Canada sa valeur serait de $59,469,000. Déduisons la somme reçue, $9,380,000, et on voit que le Canada y perd $50,089,000. En moyenne les fermiers reçoivent $6 d'une corde de bois à pâte. En 1924 les fermiers et colons reçurent, en échange de leurs 938,000 cordes de bois, $5,628,000.

A propos du rapport de la commission il ne faut pas oublier que bon nombre de prétendus colons ne s'établissent dans cette zone que

pour y faire la coupe du bois. Aussitôt la propriété déboisée, ils l'abandonnent. Le rapport parle de ces faux colons; mais dans ce que je dis ici je suppose que ce sont tous des colons sérieux. S'ils étaient obligés de vendre le bois en Canada il leur rapporterait peut-être 25 p. 100 de moins que de l'autre côté de la frontière. Voilà une différence fort appréciable et, si le marché existait, les fermiers perdraient ainsi $1,400,000. Donc le Canada perd $50,000,000 pour que le colon ou le cultivateur puisse encaisser $1,400,000 de plus. Je mets tout le monde au défi d'établir que ces chiffres ne sont pas exacts.

En 1924, le Canada a exporté aux Etats-Unis en bois, produits du bois et papier pour une valeur de $230,000,000. Cela nous permet de calculer quelle serait la balance du commerce contre nous n'était-ce de nos exportations de bois, de produits du bois, et de papier. N'empêche que nous continuons l'exportation inconsidérée de notre bois brut à nos amis américains au lieu de les attirer au Canada pour y établir des fabriques; nous continuons à appauvrir nos forêts. Il n'y a pas que le bois qui entre dans la fabrication de la pâte à papier et du papier; un grand nombre d'ouvriers trouvent de l'emploi dans les établissements qui se greffent sur cette industrie. Voyons les matériaux utilisés dans les fabriques de pâte et les papeteries de la région d'Abitibi. En 1923 on consigna le nombre de wagons quittant, et entrant dans, les terrains de l'Abitibi Power and Paper Company, à Iroquois-Falls, dans le nord de l'Ontario: le total se chiffra à 30,801 wagons dont 5,923 étaient chargés de papier, 2,052 de houille, 6,169 de bois à pâte, 148 de soufre, 178 de pierre à chaux, 88 d'alun et 24 de pétrole; les autres étaient vides. Voilà qui nous donne un aperçu de la contribution des pulperies et des papeteries au mouvement de nos chemins de fer canadiens.

En Colombie-Anglaise il a été exporté, en 1924, 240,000,000 de pieds de bois, mesure de planche; il a été exporté des terrains de la couronne 46,000,000 de pieds de planche. En Colombie-Anglaise la loi interdit l'exportation des billes de bois cueilli sur les terres de la couronne; mais la loi est plus souvent violée que respectée. La raison en est que si la production dépasse les besoins de nos scieries, par suite des circonstances là-bas, du fait surtout que nos billes, si elles restent longtemps dans l'eau de la mer risquent d'être gâtées par les tarets, on en tolère l'expédition aux Etats-Unis. C'est comme s'il n'y avait pas de barrière du tout. Nous avons là des campements immenses qu'exploitent des capitalistes américains et tant que les scieries de la Colombie-Anglaise obtiennent des billes en quantité suffisante l'excédent est exporté.

L'an dernier en Colombie-Anglaise il a été coupé 2,550 millions de pieds (mesure de planche) de bois, soit 25 p. 100 de plus qu'en aucune année précédente. On a reconnu que la Colombie-Anglaise et les états de Washington, d'Oregon et de Californie constituent la dernière grande réserve forestière du continent nord-américain et en ce moment on la rase comme la moissonneuse rase un champ. Nous avons encore beaucoup de bois dans la Colombie-Anglaise et nous voulons le conserver. Nous ne voulons pas l'expédier aux Etats-Unis et voir nos gens le suivre. A l'heure actuelle, on n'a que le bénéfice sur le bois brut. Je regrette de dire que si vous alliez, comme je l'ai fait moi-même, dans ces camps forestiers, vous y trouveriez un grand nombre d'ouvriers qui peuvent à peine parler notre langue. Ce sont des Finlandais, des Scandinaves, un beau type d'hommes qu'on emploie comme bûcherons, mais malheureusement la plupart sont célibataires et constituent ce qu'on appelle une population flottante. Lorsque les salaires et les conditions de travail sont meilleurs aux Etats-Unis, ils traversent la frontière. Lorsqu'ils sont mieux payés au Canada, ils reviennent chez nous. Ce ne sont pas les gens qu'il nous faut, non pas parce qu'ils manquent de qualités, mais parce que ce sont des nomades. En Colombie-Anglaise, je ne sais si c'est le jazz ou les horribles spectacles de Hollywood qui ont contaminé nos Anglo-Saxons, mais le métier de bûcheron ne les attire guère.

M. BROWN: Dois-je comprendre que l'honorable député préconise de restreindre encore plus l'exportation du bois en grume?

M. DICKIE: Si l'honorable député veut m'en donner le temps, je proposerai un remède.

M. BROWN: L'honorable député a déjà parlé de cela et je n'ai pas bien compris ce qu'il avait dit.

M. DICKIE: Je parle en ce moment du bois en grume. Dans un instant, je dirai ce qu'il faut faire et peut-être mon honorable collègue approuvera-t-il ma suggestion. Pour le moment, je signale le déboisement effroyable de nos forêts de l'Ouest. Je me rappelle très bien ce qui s'est passé autrefois dans le Michigan. J'ai eu l'occasion, à cette époque de parcourir une grande partie de cette région, comme mesureur de bois. Je me revois, adolescent, dans ces forêts vierges et pensant: Il y a ici assez de bois pour l'univers entier pour mille ans à venir. De quelque côté que

vous regardiez, ce n'était que la forêt vierge remplie d'arbres superbes. Dix ans plus tard, on importait du bois de la baie Georgienne pour alimenter les scieries de la Saginaw. On avait fauché ces forêts comme la moissonneuse fauche du grain: le pays était plat, les opérations n'étaient pas difficiles et le bois se vendait à de bons prix. Les forêts furent envahies par des bûcherons industrieux, capables et gais de la province de Québec, des hommes pour qui j'ai une grande admiration et que j'ai enviés, des hommes toujours gais et laborieux avec qui on n'avait jamais de difficultés et qui étaient très satisfaits du moment qu'on les traitait comme il faut. Je ne sais ce qu'ils sont devenus aujourd'hui. Il n'en reste que quelques-uns dans l'Ouest. Cette région du Michigan est complètement déboisée et l'on y importe journellement du bois de construction de la Colombie-Anglaise. C'est la même chose dans le Wisconsin. Dans le nord de la Californie, dans les comtés de Mendocino, Humboldt et Del-Norte, où les sequoias venaient jusqu'aux rives du Pacifique, les forêts ont reculé bien loin dans les montagnes; elles se déboisent très rapidement. Les gens vous diront que le bois repoussera. Or, dans l'Oregon, on vous démontrera qu'il faut cinquante ans pour qu'un arbre atteigne un pied de diamètre et c'est la même chose presque partout sur la côte du Pacifique, où la croissance est réellement rapide. Quiconque d'entre mes honorables collègues voudra se donner la peine de compter les cernes des arbres du voisinage, se rendra compte facilement que ce que je dis est exact. Je garantis qu'il trouvera cinquante cernes dans le premier pied, pas plus, mais sur deux pieds il en trouvera cent cinquante. Cela veut dire qu'un arbre de deux pieds de diamètre a cent cinquante ans. Je suis à peu près sûr de ces chiffres. Plus l'arbre est gros, plus il croît lentement et c'est pourquoi il faut calculer sur 150 ans pour avoir ce qu'on appelle en Colombie-Anglaise du bois de bonne grosseur.

Certains disent que l'accroissement annuel compense pour ce qu'on enlève et on invente toutes sortes d'excuses pour empêcher qu'on restreigne l'exportation du bois en grume. Dans le nord de l'Ontario, dans le Michigan et, je le sais, en Colombie-Anglaise, il y a ce qu'on appelle des forêts mûres. Les arbres, comme les feuilles, ont leur temps. Ils vivent un certain nombre d'années. J'ai traversé ces grandes allées silencieuses de la forêt, avec leurs grandes colonnes se dressant de tous côtés et j'ai vu partout les têtes desséchées des arbres mûrs qui mouraient. Il n'y a pas d'accroissement annuel dans les forêts ayant atteint leur maturité, mais il y a un déchet annuel. Lorsque les arbres ont atteint leur plein développement, ils commencent à mourir et quand ils sont morts, il ne peut pas y avoir de croissance jusqu'à ce qu'ils soient brûlés ou détruits.

J'arrive maintenant à la question des bois francs. C'est une question sur laquelle je ne suis pas parfaitement renseigné, mais, avec la permission de la Chambre je citerai de nouveau un extrait du *Financial Post* que j'ai cité l'an dernier. Je n'aime pas me répéter, mais mon point n'a pas été mis en doute et l'article que je vais lire indique la nécessité d'agir.

On demandera à la législature d'Ontario d'approuver un projet de loi défendant l'exportation des bois francs de cette province. Cette mesure a pour but de forcer les scieries du Minnesota et de Wisconsin à venir s'établir en Ontario pour fabriquer leurs produits si elles veulent avoir les bois francs de cette province. Cette mesure est semblable à l'interdiction du pin qui eut lieu il y a quelques années. Elle favorisa l'installation de nombreuses scieries dans le Nord. Il existe treize cents scieries de bois franc dans le Wisconsin et au Minnesota. Henry Ford y a acheté presque toutes les réserves restées disponibles. On prévoit que dans sept ans à peine cent à cent dix de ces établissements pourront s'y maintenir, à cause de l'épuisement des forêts. Convaincues de ce fait, les compagnies américaines se sont jetées sur l'Algoma et y ont acquis toutes les coupes disponibles. Une de ces compagnies a passé un marché pour l'expédition au sud du lac Supérieur de 100 millions de pieds de bois. Ce bois était destiné aux établissements de Henry Ford à Iron-Mountain.

Les réserves de l'Ontario en bois dur sont limitées. On estime que sur l'espace restreint ou les essences de bois dur poussent aujourd'hui on a environ 6,500 millions de pieds cubes. Ce calcul comprend la grande réserve forestière qui s'étend au nord jusqu'à la zone argileuse. En discutant l'embargo, l'honorable James Lyons, ministre des terres et forêts de l'Ontario, a déclaré que dans ces dernières années les nombreuses scieries établies dans le Michigan, à Saginaw et à Bay-City, importaient des billes canadiennes en grandes quantités. On a mis l'interdit sur l'exportation et il a eu pour conséquence d'amener la création de scieries au Sault-Sainte-Marie d'une valeur totale de 75 millions. Ils bordent pour ainsi dire la ligne du Pacifique-Canadien entre le Sault et Sudbury. Il a rappelé encore que l'embargo établi en 1900 sur l'exportation de la pâte de bois a provoqué le placement de 190 millions de dollars dans l'érection d'usines à pâte sur le territoire de la province.

Les statistiques forestières indiquent qu'il y a au Canada 871,720,000 cordes de bois à pâte, dont 65 p. 100 de première qualité. Sur ce total l'épinette et le sapin baumier forment 580,000,000 de cordes. Dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick, il se trouve approximativement 280,000,000 de cordes dont on coupe 5,000,000 tous les ans. L'administration des forêts estime que la coupe, le feu, les insectes, le vent et la vétusté font perdre 4,000,000 de cordes à nos forêts tous les ans. Au cours des dix dernières années on rapporte que le ver du bourgeon de

l'épinette a détruit 100,000,000 de cordes et M. Sebretch, autorité sur cette question, fixe le chiffre à 150,000,000.

A tort ou à raison on a dénigré M. Barnjum dans tout l'ouest du pays, on prétend que ses motifs ne sont pas désintéressés. J'ai entendu là-bas à la tribune publique, des discours inspirés par des personnes désireuses d'exporter notre bois à pâte et qui prétendent que sa conduite est réglée par des considérations égoïstes. On lui impute des motifs peu louables, mais je sais qu'il a dépensé une fortune à tenter de faire comprendre aux Canadiens la sagesse d'empêcher notre exportation de produits forestiers. Quand à ce qui touche la croissance des arbres, je vais citer un article qui vient de la Nouvelle-Ecosse.

Les idées les plus extravagantes existent au sujet du degré de croissance des arbres, des observations d'arbres isolés poussant au grand air étant prises comme base pour calculer ce qu'il arrive dans des acres de forêt. On semble croire que l'épinette de la Nouvelle-Ecosse pousse excessivement vite dans le climat de cette province. En réalité, et bien qu'on puisse dire que le climat est très favorable à sa reproduction, c'est-à-dire à la plantation de jeunes pousses, la rapidité de croissance des arbres des forêts ne diffère pas beaucoup de ce qu'elle est dans les Etats de la Nouvelle Angleterre quand les conditions sont les mêmes.

"On a examiné environ 500 arbres pour constater leur croissance en diamètre et on a mesuré un grand nombre d'emplacements pour se faire une idée des conditions de croissance. D'après les mesures prises on compte que pour avoir une épinette de 12 pouces de diamètre pris de la souche, il faut au moins cinquante ans pour les sujets les plus favorisés et jusqu'à cent soixante-quinze ans pour les arbres qui doivent lutter contre leurs voisins pour avoir l'air et la lumière. Il est bien vrai qu'on ne trouve que rarement des arbres qui poussent fort rapidement; ceux qui poussent au taux de rapidité ordinaire demandant de quatre-vingts à quatre-vingt-dix ans pour achever leur croissance à un diamètre de 12 pouces.

Cela indique combien il nous faut attendre pour remplacer une forêt. Je connais en Colombie-Anglaise des flancs de montagnes qui ont été ravagés par le feu ou coupés il y a 40 ans et on n'y voit que peu d'indices d'une nouvelle forêt de sapin Douglass. D'habitude, quand une forêt de sapin Douglass est ravagée par le feu, elle est remplacée par de la pruche ou quelque autre arbre à feuille large. Il existe naturellement de nouvelles pousses de sapin à certains endroits où la situation est particulièrement favorable, mais en général, cela ne se produit pas. Après plusieurs feux de forêts, pour une raison ou une autre, une forêt de pruche remplace le pin. Tous ceux qui ont voyagé dans la région méridionale du comté de Kootenay, comme l'honorable ministre des Travaux publics (l'honorable M. King l'a fait, savent que dans les environs de Grand-Forks, Eholt, Greenwood et autres endroits où il y avait jadis des forêts de sapin, on ne trouve aujourd'hui que du peuplier. Le remède c'est d'empêcher l'exportation de nos matières premières et de les garder autant que possible. Mais ce que j'ai lu n'est pas susceptible de vous alarmer à moins que je ne vous lise autre chose; les recommandations qui terminent le rapport de la commission sur le bois à pâte.

[M. Dickie.]

En ce qui regarde la commission, nous avons clairement indiqué le fait que nous devons prendre les moyens de diminuer l'épuisement annuel de nos approvisionnement d'épinette et de sapin baumier de l'est du Canada. En certains endroits, le but peut être atteint en éliminant complètement les pertes par le feu et les insectes; dans d'autres cas, on ne saurait y parvenir que par l'élimination de ces pertes et, en outre, en réduisant la quantité d'épinette et de sapin baumier coupés.

Nous avons montré combien sérieuse est la question de la réserve forestière dans les Provinces maritimes. D'après le principe de "l'épuisement final".

Un mot au sujet de cette formule "épuisement final." Longtemps avant cela, les fabriques ferment et tout ce qui reste ce sont des ruines de villages qui vivaient de l'industrie du bois.

D'après le principe de "l'épuisement final", la réserve de bois à pâte ne durera pas plus de trente et un ans. D'après le même principe dans l'Ontario et le Québec, les deux provinces où l'industrie est exploitée sur la plus grande échelle, la réserve durerait cinquante et un ans.

Cependant cela ne tient pas compte des pertes causées par le feu, les insectes, la détérioration, qui représentent 40 millions de cordes chaque année. En peu d'années, les Provinces maritimes et Québec manqueront de bois à pâte et je ne comprends point cette persistance à porter cette matière première aux Etats-Unis. L'on prétend que les Américains iront chercher le bois à pâte ailleurs, si nous interdisons l'exportation du nôtre. Il y a peut-être du vrai dans cet argument, mais pour le moment ils s'empressent de venir ici, comme chacun sait. Nous savons que des bailleurs de fonds des Etats-Unis ont des capitaux considérables engagés dans l'industrie du bois à pâte et la fabrication du papier au Canada. J'ai trop confiance dans le peuple américain pour croire qu'ils useraient de représailles; en fait, ils ne le peuvent pas. Et puis, avons-nous quelque raison de leur témoigner de la reconnaissance pour la manière dont ils ont agit à notre égard en matière de douane? Ils nous ont dit: "nous ne voulons pas de vos conserves, nous ne voulons pas de votre bétail de l'Ouest, nous ne voulons de rien de ce que vous fabriquez; mais nous avons besoin de votre matière première, de vos hommes et votre argent." Voilà exactement le langage qu'ils nous tiennent et qui semble nous plaire depuis plusieurs années. C'est clairement le sens du tarif de douane Fordney-McComber, ce tarif qu'un honorable député progressiste prétend avoir été imposé par les

manufacturiers américains. En fait, ces droits pour la convenance d'un groupe semblable à celui que nous avons en cette Chambre. Nos cultivateurs de l'Ouest exportaient leurs bestiaux et leurs produits agricoles aux Etats-Unis. Eh bien, se dirent les cultivateurs américains, "nous ne voulons plus de cette concurrence." Ce qui prouve que si admirable que soit notre population agricole, elle se laisse plutôt guider par le sens des affaires que par le sentiment.

Quant aux représailles, ou à la recherche de matière première dans d'autres directions, je puis dire que la Fox River Coy de Wisconsin est à construire une grande usine de bois à pâte sur l'île Manitoulin, région du Sault-Ste-Marie. Non loin d'où j'habite, dans la Colombie-Anglaise, se construit une scierie du dernier modèle où l'on débitera un demi-million de pieds chaque jour. L'entreprise emploiera quatre à cinq cents hommes sur place et deux cent cinquante environ dans la forêt. On y débitera les bois au lieu de les exporter aux Etats-Unis. La compagnie est à établir une ville modèle et elle n'emploiera que des blancs. Quelques-uns des reproches adressés aux propriétaires de scieries ne s'appliquent pas dans ce cas-ci.

Nous lisions récemment dans les journaux la dépêche suivante relative à la fabrication du papier à journal:

New-York, 6 mars—D'après A. R. Graustein, président de la International Paper Company, la fabrication du papier à journaux passe au Canada. Des dépêches reçues hier de Montréal annonçant l'achat par la compagnie de concessions, fabriques et forces hydrauliques signifie rien de moins que le déménagement des Etats-Unis au Canada d'une grande partie de la fabrication du papier à journaux, disait M. Graustein aujourd'hui.

Quand la nouvelle entreprise canadienne sera complète, dit-il, la International Paper Company pourra fabriquer dans ses usines canadiennes 1,000 tonnes de papier chaque jour. Esquissant les projets de la compagnie, M. Graustein dit que si les actionnaires ratifiaient le contrat passé avec la Canadian International Paper Company nouvellement réorganisée, les biens de la Riordon et de la Gatineau, dans la province de Québec seraient acquis.

"Pour maintenir la situation de la compagnie et assurer l'expansion de sa fabrication du papier à journaux, il faut, dit-il, qu'elle s'étende en Canada. La fabrication du papier à journaux en Canada commencée il y a vingt ans égale actuellement la fabrication américaine, ce que indique indubitablement que le Canada est maître de l'avenir de cette industrie.

"Nous nous proposons de construire sur la rivière Gatineau près d'Ottawa une grande fabrique de papier à journaux dont le rendement égalera au moins celui de notre fabrique de Trois-Rivières, dit-il.

La compagnie se propose de dépenser en tout 27 millions dans l'entreprise de la Gatineau, dont 20 millions approximativement pour les fabriques, les forces hydrauliques et les concessions forestières.

Une autre opinion que je classe parmi les meilleures aux Etats-Unis se trouve dans le *manufacturiers Record*, de New-York:

Aucun pays ne peut s'enrichir en exportant sa matière première. La matière brute fournit le travail aux ouvriers et l'ouvrier crée la richesse qui représente l'utilisation des produits naturels. Le *Manufacturer's Record* approuve cordialement l'utilisation autant que possible de la matière brute sur place: que ce soit aux Etats-Unis ou au Canada, ou en Alabama par exemple, la houille et le minerai, ou en Louisiane, le gaz, les huiles et le soufre. il ne croit pas possible d'empêcher le transport de la matière brute d'un état dans un autre état; cela ne serait pas sage sans notre régime de gouvernement. Le Canada a parfaitement le droit, s'il le veut, d'utiliser sa matière première chez lui. Nous avons parfaitement le droit d'utiliser toutes nos matières brutes chez nous et de les transformer en produits finis préférant ce genre d'exportation au Canada ou ailleurs à l'exportation de nos matière premières. Ce serait, par exemple, un grand avantage pour ce pays si nous pouvions transformer tout notre blé en farine et l'expédier sous cette forme, mais nous n'en sommes pas encore là.

Je crains de fatiguer les honorables députés...

Quelques VOIX: Non, poursuivez...

M. DICKIE: Mais ce sujet m'intéresse beaucoup et j'essaie d'indiquer comment le Canada pourrait faire des millions. Nous savons que nos ressources forestières ne sont pas inépuisables. Tous les autres pays commencent à conserver leurs forêts. La Finlande ne permet que l'abatage d'une quantité de bois correspondant au rendement annuel que donne la croissance; la Suède fait la même chose. On s'occupe de reboisement, tout comme dans les autres pays du monde; on s'occupe des ressources forestières, tandis que nous épuisons les nôtres. Les gens qui s'opposent à toute restriction sur l'exportation du bois à pâte ont déclaré que la croissance annuelle égale aujourd'hui le rendement de nos ressources forestières. Quiconque remonte la rivière Ottawa ou la Gatineau, ou visite tout autre région boisée, peut nous dire si oui ou non nos forêts disparaissent. Il faut être sot pour nier ce fait. Il n'y a que ceux qu'inspirent l'intérêt personnel et l'égoïsme qui font ces déclarations non fondées. Il n'existe aucune raison pour qu'on n'empêche pas nos produits bruts de passer la frontière. J'ai indiqué comment nous pouvions économiser de 70 à 80 millions. Et nous n'avons pas à craindre la disparition des marchés. Les propriétaires de journaux des Etats-Unis se sont déjà dirigés vers Washington dans le but de prévenir ce qu'ils savent être une mesure raisonnable de notre part; mais ils ne reçoivent aucun encouragement. Ils sont forcés de s'adresser au Canada pour leur approvisionnement de papier et ils vont sans doute venir à nous. Quant aux représailles, ces gens seraient les premiers à en souffrir. Dans la Colombie-Anglaise, on a prétendu, et personne n'a dit le contraire, que 70 p. 100 des terrains

boisés aliénés appartiennent à des Américains. Ces gens ne sont pas pour risquer leur placement en usant de représailles, même si la minorité des gens des Etats-Unis insistent pour qu'on adopte de telles mesures; et, comme je l'ai dit, j'ai trop de respect pour eux pour croire qu'ils tenteraient une telle politique. J'ai vu d'autres articles de rédaction dans d'autres journaux américains dans le même sens que celui que j'ai tiré du *Manufacturers' Record*. Les honorables députés se rappellent qu'il n'y a pas très longtemps le président Coolidge prononça un discours important sur la conservation des richesses forestières du pays. Je me rappelle l'époque où la Virginie, la Louisiane et certaines parties du Texas étaient couvertes de vastes forêts vierges; aujourd'hui, ces forêts ont pratiquement disparu. Plusieurs de ces gens sont venus dans la Colombie-Anglaise pour accomplir l'œuvre qu'ils ont accomplie dans leur propre pays. Les gens de la Virginie, du Wisconsin, du Michigan et du Minnesota déplorent la disparition de leurs forêts. Il est peut-être oiseux pour moi de suggérer le remède; je n'approuve pas l'embargo; ce n'est pas la mesure à prendre; mais je préconise autre chose qui revient pratiquement au même. Dans la Colombie-Anglaise, si à la suite d'une période de stagnation des affaires, nous avions de grandes quantités de bois à l'eau salée, je ne voudrais pas laisser ce bois se perdre. Je voudrais qu'un décret du conseil ou toute autre mesure en permît l'exportation. Je serais en faveur de l'imposition sur les billes de sapin, d'épinette, de pin et de cèdre des classes 1 et 2 d'un droit d'exportation de $5 le mille pieds, mesure de planche; sur toutes autres billes, de $2 le mille pieds; sur tout le bois à pâte provenant réellement des colons et cultivateurs et coupé sur leurs terres, un droit de $2.50 la corde, et sur tous les autres bois à pâte, de $5 la corde, à compter du 1er janvier 1927. On me demandera peut-être pourquoi différer l'imposition de ces droits jusqu'à cette date? Je réponds que les Canadiens doivent agir en gentilshommes. Nous avons d'immenses capitaux américains engagés dans les ressources forestières du pays et je donnerais à ces gens le temps de venir ici et d'y construire des usines s'ils le désirent. Les Américains ont placé des millions sur l'île de Vancouver seule et je ne voudrais pas prendre ces gens à la gorge; je leur donnerais le temps de prendre une décision. Dans l'intervalle, je suggérerais l'application des droits sus-mentionnés sur tous les produits bruts de la forêt, sur l'excédent des exportations comparées à celles de 1924. Cela empêcherait toute tentative de la part de nos amis de mettre au pillage notre bois à pâte; de venir dévaster nos forêts et d'amonceler le bois au-delà de la frontière avant 1927. De cette façon, nous serions protégés.

Pour ce qui est du colon et du cultivateur qui ne pourraient enlever le bois de leur terrain, je crois que le pays pourrait payer ces hommes pour qu'ils restent chez eux et nous retirerions encore 40 millions de plus que nous ne retirons aujourd'hui. Nous pourrions les dédommager de quelque façon. Peut-être ne devrions-nous pas dire aux manufacturiers de pâte et de papier: "Il vous faut payer tant la corde"; mais il y a moyen d'exercer une pression sur les premiers sans cependant traiter les cultivateurs et les colons injustement. Même s'il n'y avait pas actuellement de marché pour leur bois à pâte, je suis sûr qu'ils y gagneraient en le conservant, en le laissant croître pendant quelque temps. La valeur du bois de construction va augmenter très rapidement au cours des dix prochaines années, il n'y a pas l'ombre d'un doute là-dessus. Nous sommes dans le siècle du papier et de la pâte de bois; fermiers et colons y gagneront à laisser leur bois debout plutôt que de le couper. Là-bas, dans la zone argileuse, des milliers d'acres de forêt ont été coupées par de faux colons qui ont abandonné la terre pour ne pas payer les taxes, après en avoir enlevé le bois à pâte et l'avoir expédié de l'autre côté de la frontière.

Je sais que mes honorables amis siégeant à ma gauche sont aussi fortement libre-échangistes que je suis favorable à la protection complète. Mais ils doivent reconnaître que, durant les deux ou trois dernières années, plusieurs industries canadiennes ont cessé leurs opérations. Il se peut que la situation s'améliore un tout petit peu, mais quand on considère les immenses ressources du Canada, ses possibilités et la vigueur de sa population, on reconnaît que nous devrions progresser rapidement plutôt que de piétiner sur place ou peut-être de gagner un peu ici et de perdre un peu là.

A ce propos, on a porté aujourd'hui à mon attention un fait qui mérite d'être signalé. Nous avons à Burrard-Inlet, Vancouver, une usine de créosotage représentant un placement de $450,000 en argent. Il n'y a pas de droit de douane sur les pilotis créosotés venant des Etats-Unis. Cette compagnie a une liste de paye de $30,000 par mois, mais la situation actuelle est telle que ces gens pensent sérieusement fermer les portes de leur usine. Avec un peu de protection, ils seraient capables de continuer les affaires; cette liste de paye pourrait subsister et ces gens seraient bien mieux disposés envers la Colombie-Anglaise qu'ils ne le sont aujourd'hui. Voilà un autre cas, et très accentué, de dumping de la part des Etats-Unis. Les Américains ont chez eux d'immenses

[M. Dickie.]

établissements; ils vendent sur leurs propres marchés, mais ils ont une surproduction qui reste dans leurs estacades et ils s'en servent quand l'occasion se présente, comme dans le cas d'un contrat récent dont j'ai eu connaissance, à propos des fondations du bassin de radoub de Prince-Rupert. L'usine de créosotage de Seattle soumissionna plus bas que nos gens; elle offrit son bois à un prix bien inférieur à celui qu'il était possible à la compagnie de la Colombie-Anglaise d'accepter pour fournir les pilotis créosotés. Mais la Northern Construction Company décida de payer plus cher pour les pilotis créosotés de Vancouver plutôt que d'acheter ceux de Seattle, et cela par pur patriotisme. Les Américains se débarrassent simplement de leurs surplus de pilotis dans notre ville, à des prix auxquels nos gens ne peuvent faire concurrence, mais lorsqu'ils auront ruiné notre compagnie de créosotage, les prix remonteront, comme la chose est arrivée dans d'autres circonstances. Il en résulte que, si l'on protège cette industrie, l'on aidera en même temps à Vancouver et notre population ne paiera pas plus cher pour les pilotis créosotés qu'elle ne paie aujourd'hui.

L'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) m'a demandé si j'appuierais le projet de résolution qu'il a fait inscrire au Feuilleton relativement à la défense navale du littoral du Pacifique. Je ne sais pas exactement quel est son point de vue, car il n'avait pas encore terminé son argumentation lorsque la discussion fut ajournée. Mais la chose me paraît bonne, et j'aimerais beaucoup que l'on fît quelque chose de ce côté.

Les grands quartiers généraux maritimes d'Esquimault se trouvent dans le comté que j'essaie humblement de représenter, et j'aimerais certes beaucoup à voir là un navire, appartenant au Canada ou à la Grande-Bretagne, sur lequel nos jeunes gens pourraient recevoir l'éducation navale. Mon opinion est que nous devrions apporter une contribution importante à l'Amirauté britannique et lui laisser le soin de veiller sur nos ports. L'an dernier, quand nous avons vu deux magnifiques navires de la marine britannique dans nos eaux, sur les deux océans, j'ai éprouvé comme plusieurs autres Canadiens un vif sentiment d'humiliation. Nous pouvions voir ces merveilleux navires de guerre, prêts à nous protéger en aucun temps, et cependant nous ne contribuions pratiquement rien pour l'entretien de la marine britannique.

Je sais que nous sommes dans des embarras financiers, mais, comme je l'ai dit pour d'autres questions, les Canadiens devraient se comporter comme des gentilshommes; nous devrions et nous pouvons nous permettre d'être un peu plus généreux que nous ne le sommes. Il y en a qui disent aujourd'hui: "Quel besoin aurions-nous de navires pour protéger nos côtes quand il n'y a pas de guerre en perspective?" Monsieur, la guerre doit fatalement venir; nous, qui vivons là-bas, savons qu'il faut qu'elle arrive. On dit encore: "Pourquoi aurions-nous besoin de navires, quand nous sommes protégés par la doctrine Monroe?" Eh bien, je prise peu le Canadien qui veut se fier aux stipulations élastiques de la doctrine Monroe. Vous le savez, les Etats-Unis appliquent la doctrine Monroe comme cela leur convient. C'est une doctrine admirable. Permettez-moi de relater une couple d'incidents, monsieur l'Orateur, et j'aurai fini.

Au début de la guerre, comme bien des gens le savent, deux croiseurs allemands, le *Nuremberg* et le *Scharnhorst*, se trouvaient dans le nord de l'océan Pacifique. Les gens de Vancouver, de Victoria et de Seattle étaient très agités; quelques-uns d'entre eux furent frappés de panique et quittèrent ces villes, croyant à une attaque possible. Nous étions presque sans défense. Nous avions un vieux navire démodé et une couple de sous-marins. Ces sous-marins étaient tels que, lorsqu'ils plongeaient, on ne savait jamais s'ils allaient remonter à la surface; mais leur équipage se composait d'hommes disposés à soutenir les meilleures traditions des marins britanniques.

Nous savions néanmoins qu'ils ne seraient pas d'une grande utilité contre ces grands croiseurs allemands pourvus de tous les derniers perfectionnements. Je me rappelle qu'un Américain de mes amis me dit à cette époque: "Ne serait-il pas à propos que deux ou trois de nos navires viennent rendre une visite amicale à Victoria maintenant?" Je répondis: "Ce serait certainement à désirer." Toutefois, aucun navire américain ne vint même nous faire une visite amicale. Nous ne vîmes qu'un croiseur japonais, dégréé jusqu'aux ponts, fourmillant d'hommes bruns, prêt à nous défendre.

L'autre cas que je veux citer est celui-ci: Quand Dewey s'empara de Manille, il mouillait, avec sa flotte, dans le port de Manille. L'amiral Diedrich arriva avec une flotte allemande plus nombreuse que celle de l'amiral Dewey. Celui-ci lui indiqua un endroit dans le port où il pouvait ancrer; mais Diedrich répondit qu'il prenait ses ordres de l'empereur d'Allemagne, et il choisit lui-même le mouillage. Diedrich fit ensuite une visite à l'amiral Chichester de la flotte britannique qui se trouvait dans le voisinage, et, au cours de la conversation, il lui dit: "Que feriez-vous si je décidais d'attaquer les navires américains? Chichester répondit: "C'est un secret entre l'amiral Dewey et moi." C'est un fait historique; ce n'est pas un on-dit. Diedrich savait

ce que cela voulait dire. Il quitta le navire anglais fort en colère, et il retourna à son propre vaisseau. Le lendemain matin quand il monta sur le pont, il vit que, durant la nuit, un croisseur anglais s'était déplacé et avait jeté l'ancre entre ses navires de guerre et ceux de l'amiral Dewey. Comme diraient mes amis américains, "C'était fort aimable."

M. NEILL: Monsieur l'Orateur, avant de parler du budget, je désire, si la Chambre me le permet, terminer le discours que j'avais commencé il y a quelques semaines à propos de ma résolution portant que "Le Canada doit se préparer à assumer une partie de la défense navale de son littoral maritime et de ses lignes océaniques de commerce". Je regrette que le règlement de la Chambre ne permette pas de recueillir les opinions relativement à ce projet de résolution; mais, quand nous entreprendrons l'examen des crédits du service naval, les honorables députés, particulièrement ceux de la Colombie-Anglaise, saisiront peut-être cette occasion pour exposer leurs vues, et le ministre de la Défense nationale décidera peut-être d'exposer alors la politique du Gouvernement en cette matière.

Mes collègues se rappelleront que, lorsque je parlai la première fois sur ce sujet, j'établis, ou je tentai d'établir, que notre littoral maritime, nos biens, et particulièrement le commerce maritime de la Colombie-Anglaise sont absolument sans défense et qu'il nous faut absolument créer des moyens de défense. J'examinai ce que nous trouvons chez nous, en fait de moyens de défense, ou ce que nous pourrions espérer recevoir du dehors. Mais avant de poursuivre, je désire revenir un moment à la conférence sur les armements et exprimer une idée que j'oubliai lors de mon discours précédent. Je soutiens, monsieur l'Orateur, que tout ce que fit la conférence fut de provoquer une entente entre les nations du monde en vertu de laquelle celles-ci feront ce qu'elles avaient l'intention de faire en dépit de tout. En d'autres termes, elles s'entendirent pour faire ce qui leur paraissait le plus approprié, étant donné l'expérience acquise pendant la grande guerre; elles conclurent un traité solennel pour s'engager à faire ce qu'elles avaient l'intention d'accomplir par elles-mêmes. Par exemple, on avait appris pendant la guerre que les gros dreadnoughts ne sont pas le modèle de navire le plus utile à mettre en ligne. En conséquence, on conclut à la conférence sur les armements une solennelle convention tendant à restreindre à l'avenir les dimensions et le nombre des dreadnoughts, ou de ce qu'on appelle les bâtiments de ligne. Il est vrai que la conférence alla plus loin et fixa une limite aux dimensions et à l'armement de ce qu'on nommait les bâtiments auxiliaires, autrement dit les croiseurs; mais je remarque qu'on eut soin de ne pas restreindre le nombre de ces vaisseaux; et, bien qu'on ait fixé une limite, quant aux dimensions et au tonnage, cette limite est si élevée et le tonnage si fort, que, en réalité, c'était encourager toutes les nations à augmenter la puissance de leurs croiseurs. Par exemple, le croiseur léger ordinaire, avant la conférence, pouvait jauger sept ou tout au plus huit mille tonneaux. La conférence décida que le maximum serait de 10,000 tonnes et que l'armement devait être limité, si je ne me trompe, aux canons de huit pouces. Conséquence logique: le Japon modifia immédiatement le plan des navires qu'il faisait construire. Le jaugeage de ces navires fut porté à 10,000 tonnes et leur armement, augmenté de façon à rester tout juste dans la limite fixée par la conférence. Les autres nations suivirent naturellement cet exemple, car ce serait folie de leur part de garder des navires plus petits que ceux de leurs adversaires. Il est donc résulté de la conférence sur les armements une augmentation des dimensions et du coût des croiseurs légers; sans qu'ait été limité d'aucune façon le nombre de ces navires que l'on peut construire. Ce que l'on connaîtra dans l'avenir sous le nom de "croiseur dit du traité" a pris naissance, et, à l'heure actuelle, les cinq signataires de la convention ont mis en chantier au moins trente de ces nouveaux croiseurs. Et il n'y a que deux ans que cette conférence eut lieu! Le croiseur reconnu par le traité sera un navire d'une vitesse de trente cinq nœuds, pourvu de canons de huit pouces et plus, pouvant tirer trente rondes à la minute et capables de lancer un projectile d'un poids d'environ 250 livres. En un mot, on pourrait dire que la conférence du désarmement, s'il faut en juger par ce qu'elle a fait, n'a eu pour résultat que d'intensifier les armements.

Je ferai maintenant une description des navires, ou des moyens de défense, dont nous pouvons disposer sur la côte du Pacifique. J'ai déjà dit que nous possédions un croiseur qui n'avait d'autre valeur que celle de pouvoir servire de navire-école. Nous avons aussi deux navires balayeurs de mines. Il est vrai que nous n'avons pas de mines, ni de navires mouilleurs de mines, et il est peu probable qu'un ennemi voulant s'emparer de nos forts et mettre nos villes à la rançon apporte les mines et les pose pour nous permettre de les enlever ensuite. De sorte que ces balayeurs de mines que nous possédons n'ont aucune

valeur à ce point de vue. Toutefois, je reconnais qu'ils pourraient nous servir à la chasse des sous-marins.

Je voudrais rapporter deux incidents, qui se sont produits au cours de la guerre et en ce faisant je ne crois pas divulguer un secret; je ne veux que faire voir combien nous étions dépourvus de moyens de défense. Au cours de la guerre un navire marchand voguait vers le nord à destination de l'Alaska. Ce navire avait trois cheminées, chose inusitée, et sa forme lui donnait l'apparence d'un croiseur léger. C'était un navire marchand que l'on avait retiré de son service régulier; il n'avait aucun armement; il fut refait et peint de manière à lui donner autant que possible l'apparence d'un croiseur. Puis il s'aventura sur l'océan Pacifique pour couper la retraite, si possible, aux corsaires ou aux croiseurs allemands. On a découvert dans un agenda trouvé sur un officier tué dans la bataille des îles Falkland qu'un corsaire allemand armé s'était enfui, en une circonstance, au moins, à la vue de ce navire qu'il avait cru être un croiseur britannique. Ce fut là un des subterfuges auxquels nous dûmes avoir recours.

Voici un autre incident. Le point d'atterrissement du câble du Pacifique, si important en temps de guerre et encore plus si une guerre se déclarait sur le Pacifique, se trouve à Bamfield sur la côte occidentale de l'île Vancouver. Au cours de la guerre cette station fut ostensiblement défendue par un peloton d'hommes armés de fusils. Vous pouvez imaginer de quelle utilité eût été une telle défense contre un navire armé. Ce port était en outre protégé, ou était censé l'être, par une chaîne de mines tout le long du chenal de cinq ou six milles qui mène à Bamfield. De sorte que si un navire avait à y venir un pilote devait le conduire à l'entrée et à la sortie au travers du champ de mines. Mais à vrai dire, monsieur l'Orateur, il n'y eu jamais de mines posées là; ce n'était qu'un plan imaginé; ou supposé—ou nous l'espérions, dans le dessein de détourner tout navire allemand tenté de venir faire sauter la station. Dans les guerres futures recourir à ces artifices pour protéger tout ce qui nous appartient n'est pas digne d'hommes sages et responsables.

Ayant exposé que nous n'avons pas de moyens de défense et que nous en avons besoin, il ne nous resterait à recourir au dehors, où nous trouverions de l'aide à deux endroits. En premier lieu nous pourrions, en cas d'urgence, nous tourner vers la marine britannique. En 1914, sa flotte possédait cent vingt-six navires, des croiseurs de gros et de petit tonnage. On ne put disposer que de quelques-uns pour le Pacifique et nous savons tous les ravages causés par l'*Emden,* qui, si je m'en souviens bien, n'était pas du tout un croiseur, mais un navire marchand, un corsaire armé. Si ce navire a pu faire tant de ravages ce n'est pas dû à son artillerie, ou d'autre chose de ce genre, mais simplement parce qu'il ne s'est pas trouvé de navire assez gros pour lui faire face. Le bilan des exploits de ce navire sur le Pacifique devrait suffire à rallier qui que ce soit à l'idée qu'on devrait pourvoir à un système de protection dans ces parages.

Depuis que j'ai soulevé cette question, je vois qu'au parlement anglais le lord de l'Amirauté a signalé les ravages causés durant la guerre par les corsaires allemands. Il s'est demandé ce qui arriverait au cours d'une autre guerre si le commerce britannique était attaqué, quand il a fallu soixante-dix croiseurs pour faire la chasse à ces maraudeurs allemands et à un moment où toute la flotte allemande était tenue en échec.

Je voudrais aussi parler de deux autres sujets Au cours de la dernière guerre il s'est passé une chose qui ne se produirait pas dans une guerre sur le Pacifique. Les deux grandes puissances ennemies, l'Autriche et Allemagne, ont eu leurs flottes emprisonnées dans quelque port ou chenal, où la flotte anglaise les a tenues. Il est arrivé quelques fois qu'à la faveur de l'obscurité des navires ont pu s'échapper et ont fait beaucoup de ravages, mais la plus grande partie fut emprisonnée, et ce fut une tâche relativement facile pour la flotte britannique de concentrer ses navires et de tenir les flottes ennemies dans l'inactivité. Mais dans le Pacifique, la chose serait impossible parce que les ports sont tous à découvert; la flotte britannique devrait se disperser et naturellement l'efficacité de son action serait ainsi fort amoindrie.

J'aimerais à faire remarquer que la Conférence du désarmement ayant induit la Grande-Bretagne à diminuer sa force navale de la proportion de trois contre un à l'égalité, cela signifie qu'en 1928 au lieu de compter 136 navires, la flotte anglaise des croiseurs lourds et légers en comptera seulement 57, et en cas de guerre dans le Pacifique, leur présence à tous sera requise pour faire la police des principales routes commerciales du Pacifique. Donc, à mon avis, il est prouvé que la Grande-Bretagne ne peut pas faire autre chose que protéger les principales routes maritimes, et nous ne pourrons aucunement espérer qu'elle détache des navires pour garder ce qu'on peut appeler les côtes locales de la Colombie-Anglaise, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, etc. Ces autres dominions ont compris la vérité de ce que j'affirme; nous le voyons par

le fait que la Nouvelle-Zélande a entrepris la défense de ses propres côtes, l'Australie et le Sud-Africain aussi. C'est une chose assez significative qu'on entreprenne, qu'on préconise et qu'on exécute une politique de défense navale du Sud-Africain sous la direction de Charles Hertzog, un homme qui dans la grande guerre, il y a quelques années seulement, était en révolte ouverte contre la Grande-Bretagne, et l'on ne peut supposer qu'il soit animé à cet égard d'un grand sentiment d'enthousiasme envers l'empire. Il est mû par la conviction que si l'Union sud-africaine n'est pas en mesure de se défendre elle-même, elle sera impuissante.

En voilà assez pour l'idée que nous puissions compter sur la flotte anglaise pour défendre le littoral de la Colombie-Anglaise, ou celui de l'Atlantique.

L'autre source d'où nous pourrions attendre quelque secours, c'est la doctrine Monroe. C'est une doctrine fort surfaite à l'heure actuelle. J'en donnerai la meilleure définition que j'ai pu trouver en une phrase, de la bouche même du président Adams. J'expose son interprétation de la doctrine Monroe à son début. Il dit:

> Considérant que les Américains du Sud constituent des nations indépendantes, ils ont le droit eux-mêmes de disposer de leur sort. Nous n'avons pas le droit de disposer d'eux, soit seuls, soit de concert avec d'autres nations. Aucune nation non plus n'a le droit de disposer d'eux sans leur consentement.

C'était la doctrine telle qu'on l'a formulée il y a plus d'un siècle, mais depuis, la situation a changé du tout au tout. Le mal même que l'on entendait prévenir—les actes de violence et de coercition des pays européens contre les petits Etats américains—s'est transformé en un danger bien plus grand, inspiré non plus par les puissances européennes mais par les Etats-Unis eux-mêmes. J'aimerais à citer une phrase ou deux d'un article très bien écrit sur la doctrine Monroe, publié par un Américain dans un journal des Etats-Unis; on ne saurait donc supposer qu'il soit antiaméricain et anglophile. Voici ce que l'écrivain déclare, parlant des diplomates américains:

> Pour eux la doctrine Monroe est devenue un espèce de casier diplomatique dans lequel on peut tout mettre et d'où, en cherchant bien, l'on peut tirer n'importe quoi.

Je trouve cette expression très bonne: "en cherchant bien". De temps à autre, les Etats-Unis ont invoqué la doctrine Monroe, y ont ajouté ou en ont retranché quelque chose, suivant les besoins de la cause et dans leur intérêt. Ainsi une fois ils y ont annexé la clause dite Doctrine de l'intérêt primordial, un amendement exquis qui leur permettait d'entrer dans n'importe quel pays et d'y faire ce qu'ils croyaient être dans l'intérêt bien entendu non du pays envahi mais des Etats-Unis. Plus tard, quand ils ont fomenté une rébellion dans une république de l'Amérique Centrale, ils ont inventé une autre extension de la doctrine Monroe, et elle prit la forme de doctrine de l'intervention préventive, en vertu de laquelle les Etats-Unis revendiquaient le droit d'intervenir dans les affaires de n'importe quel Etat de l'Amérique latine où à leur sens, une situation menaçait de se produire de nature à amener une intervention européenne, susceptible à son tour de causer une occupation de territoire, laquelle enfin pourrait amener en fin de compte l'annexion. Si c'est là une doctrine de non-intervention, de protection de l'indépendance nationale des autres Etats, alors il va de soi que le noir, c'est le blanc. Malgré cette expression "nous n'avons pas le droit", nous constatons que sous l'égide de la doctrine Monroe, les Etats-Unis se sont annexé le Texas contre son gré, la Californie, le Nouveau-Mexique, Porto-Rico et Cuba, et qu'ils sont intervenus à Panama et en Colombie. En d'autres termes, l'interprétation moderne de la doctrine Monroe c'est qu'aucune nation ne doit être violentée, sauf par le Etats-Unis. La crainte de cette occurrence est si déclarée qu'à une Conférence panaméricaine, il y a quelques années, les délégués s'efforcèrent de faire revenir les Etats-Unis au sens primitif de la doctrine Monroe, mais ceux-ci ne le voulurent pas, et l'on ne se fit pas faute d'employer le mot "suzeraineté" relativement à son application à quelques petits Etats. C'est donc à cette doctrine caractérisée par une froide indifférence pour les intérêts de tout pays en dehors des Etats-Unis qu'on nous demande de faire appel pour trouver protection et défense en cas de guerre. De plus, la doctrine ne s'applique pas aux possessions britanniques.

M. POULIOT: Combien faudrait-il que le Canada dépensât chaque année pour la protection de ses côtes maritimes?

M. NEILL: Je le dirai tout à l'heure. De plus la doctrine Monroe ne s'applique pas aux possessions anglaises, mais seulement aux états dont l'indépendance est menacée. Elle ne défend point l'attaque des bâtiments de commerce ni le prélèvement d'une grosse indemnité de guerre, sous forme de matières premières, répartie sur plusieurs années, comme les Allemands nous l'auraient, dit-on, imposée s'ils avaient été victorieux. Si, incapables de nous défendre, nous sollicitions des Etats-Unis l'application de la doctrine Monroe, à quelle condition ceux-ci nous l'accorderaient-ils? L'Ecriture dit que le lion et

l'agneau reposeront ensemble; mais on remarquera que le texte sacré emploie le futur. Quand cela se pourra-t-il? L'expérience nous apprend que l'agneau n'a jamais eu à se féliciter de la compagnie du lion.

Voyez l'Angleterre, par exemple; nulle nation au monde n'a montré autant qu'elle de magnanimité envers les nations qu'elle a vaincues, ni autant de générosité à l'égard des peuplades qu'elle a subjugées. Aucune nation ne peut être comparée à l'Angleterre sous ce rapport, et cependant, en consultant l'histoire, on voit qu'elle a mainte fois envahi des pays étrangers en déclarant formellement que son occupation ne serait que temporaire et que celle-ci avait lieu pour le bien seul du pays occupé et avec l'intention de s'en retirer en peu de temps. Il est bien rare qu'elle l'ait fait, cependant l'occupation s'est changée en souveraineté et est devenue plus ou moins permanente, bien souvent, je le reconnais, dans l'intérêt de la nation ou de la race en cause. Il n'en reste pas moins que le territoire était occupé en permanence par l'Angleterre dont le peuple lésé jugeait la présence malvenue et importune. Si, à cause de l'absence de tout moyen de défense, le Canada en vient à demander le secours des Etats-Unis par application de la doctrine Monroe, il se mettra à la remorque de la république.

On m'a demandé combien cela coûterait. Les frais de notre défense seront toujours infiniment moindres que le prix que nous paierons en demandant l'intervention des Etats-Unis en notre faveur. Il faudrait dire adieu au rêve de notre indépendante nationale. On nous ferait des demandes qui dégénéreraient en injonctions, lesquelles se changeraient en absorption ou en ce régime dont quelques nations américaines ont déjà goûté: *l'intervention préventive.* De plus il est bien possible qu'en cas de guerre les Etats-Unis ne puissent pas nous prêter leur aide. Un écrivain militaire affirmait, l'autre jour, que si l'ennemi parvenait à s'emparer des îles Hawaï toute la côte nord-américaine serait à sa merci.

La question qui se pose est de savoir non pas si le Canada est capable de défendre ses côtes, mais si l'on peut s'abstenir de les mettre en état de défense. Figurez-vous un commerçant qui posséderait un grand établissement sur lequel il veut emprunter de l'argent. Il va trouver un financier qui lui demande d'abord: "Où sont vos titres de propriété.—Très bien, les voici.—Pour combien votre maison est-elle assurée?—Je n'ai pas d'assurance, car les incendies n'arriveront plus; je fais partie d'une association qui dénonce les incendies." Pensez-vous que cet homme va pouvoir emprunter? Ce n'est pas probable. Eh bien, le Canada est dans une situation analogue. Son existence nationale est semblable à celle de ce marchand. L'organisation de la défense navale est la prime d'assurance qu'il faut payer pour protéger notre vie nationale. Je demande à la Chambre et au pays si le Canada peut se dispenser de prendre cette assurance. J'invite la Chambre à y réfléchir.

Encore deux mots, et j'ai fini. On dira que ma proposition va déchaîner une course aux armements et au militarisme. C'est injuste; c'est une attitude indéfendable et c'est celle de gens qui ne veulent pas regarder les choses en face, qui ferment délibérément les yeux devant l'évidence et qui croient avoir écarté la question en dénonçant ce qu'ils appellent une tentative militariste. Si je proposais la création d'une grande flotte et d'une nombreuse armée, mes contradicteurs auraient raison. Mais il y a toute la différence du monde entre le militarisme et l'organisation de la défense nationale, entre des mesures de protection et des actes d'agression. A-t-on jamais essayé d'enrayer le crime en licenciant les forces de police? Est-ce qu'un pays sans défense n'excitera pas toujours la convoitise d'un puissant voisin. Je répète donc—et pour qu'il n'y ait pas de malentendu je l'ai mis par écrit—que le Parlement fédéral devrait étudier le moyen de mettre nos côtes maritimes en état de défense et de protéger nos expéditions en mer, dans la limite de nos moyens financiers. Est-ce là du Jingoïsme? Est-ce là du militarisme? N'est-ce pas là plutôt l'acte pondéré et réfléchi d'un homme d'affaires qui désire protéger son bien contre les pertes dues à l'incendie ou sa famille, advenant le cas où il décéderait subitement?

Et il y a encore un autre point sur lequel je désire insister dans cet ordre d'idées. On m'a donné à entendre,—mais cela ne vient d'aucun des représentants des provinces des Prairies, je suis heureux de le dire,—que mes honorables amis de l'Ouest ne s'intéressent pas du tout à l'étude d'un problème de cette nature. Or, je n'en crois rien et, si nous envisagions la question sous son angle le plus matériel, ils sont tenus de s'y intéresser étant donné que le problème les concerne autant que nous en dernier ressort. Le sort des villes de Calgary et de Winnipeg se décidera non pas aux portes de ces villes, mais plutôt sur le littoral de l'Atlantique ou du Pacifique. Dans quelle situation se trouveraient ces villes si elles étaient privées de l'accès à la mer pendont trois ou quatre ans? Les habitants de la

Colombie-Anglaise, je le sais, seraient les premiers à souffrir des suites d'une invasion. Nos houillères qui sont déjà en assez triste état, seraient les premières à souffrir d'un pareil état de choses. Nos pêcheries seraient ruinées; notre industrie forestière serait paralysée. Cependant, au fur et à mesure que disparaîtraient les navires de la marine marchande, la crise ferait sentir ses effets jusque dans les provinces des Prairies; le jour où les gens de l'Ouest n'auraient plus de débouchés pour l'écoulement de leur grain, le Canada se trouverait placé dans une situation financière sans issue. Toutes les avenues du commerce canadien seraient fermées du coup. N'oublions donc pas, — de fait nous avons la mémoire très courte, — que la Grande-Bretagne fut à deux doigts de sa perte, au cours de la dernière guerre, non pas qu'elle manquât de soldats, d'aliments ni de munitions, mais parce qu'elle était menacée d'être réduite à l'impuissance pour ce qui était du transport des produits alimentaires et des munitions afin de ravitailler les armées sur la ligne de feu. Je tiens aussi à répondre à la question qu'a posée mon honorable ami relativement au coût du projet. Je l'ai déclaré au début de mes remarques l'autre jour et j'ai eu bien soin de m'abstenir de préconiser l'adoption d'aucun plan de défense détaillé étant donné qu'il en existe plusieurs tous aussi acceptables l'un de l'autre. Or, le seul fait de proposer un plan pourrait provoquer des divergences d'opinion sur la principale question en jeu. Le plan de défense devrait être élaboré par des techniciens experts et basé en grande partie sur notre capacité financière. J'admets cela, et je ne propose pas du tout que nous nous employons à l'excitation d'un plan coûteux. Je me permettrai une suggestion quant au coût: Nous avons au pays à l'heure qu'il est les cadres d'une armée permanente assez considérable. Or, contre quel pays pourrions-nous utiliser cette armée soudainement et sans avis? Il n'y a qu'un pays au monde contre lequel nous pourrions utiliser cette force et ce sont les Etats-Unis. Cependant, la perspective ou la possibilité d'une guerre avec les Etats-Unis est si éloignée, — et j'espère qu'il en sera toujours ainsi, — qu'il est parfaitement inutile de nous occuper de ce problème pour l'instant et pour nombre d'années à venir. Or, s'il n'est pas nécessaire d'avoir une armée permanente au Canada, pour quelle raison en maintenons-nous une? Le littoral du Canada sera exposé au danger d'une invasion bien avant que la nécessité d'une armée permanente se fasse sentir. Nous dépensons chaque année en chiffres ronds pour l'entretien de notre force permanente et de la milice active environ 4 millions. Pour ne citer qu'un exemple, il y a ici à Ottawa les cadres d'au moins quatre régiments et je suppose qu'il en va plus ou moins de même dans tout l'est du Canada. Or, il est possible de former un soldat quelconque dans l'espace de six semaines et il faut six bons mois pour former un soldat d'élite et prêt à aller au front; mais il faut au moins autant d'années pour former un marin d'élite. Pour commencer, il faut que cet homme soit un bon matelot et cet apprentissage ne se fait pas du jour au lendemain. Le marin doit apprendre ensuite les exercices à bord d'un navire de guerre, ce qui veut dire qu'il doit devenir un mécanicien de première classe comme il ne s'en rencontre guère dans le civil. Il faut donc en moyenne de 6 à 8 ans pour entraîner un marin d'élite à bord des navires de guerre. Ne serait-il pas préférable de dépenser moins pour la milice et de consacrer les sommes épargnées de ce chef à constituer au moins le noyau d'un plan de défense navale? Je me contente de lancer l'idée, mais elle est susceptible de diminuer passablement les frais de n'importe quel projet de défense navale que nous pourrions adopter.

Je m'en suis tenu à la mention de la côte du Pacifique, parce que je suis bien au fait de la situation là-bas. Je n'ignore pas les besoins du littoral de l'Atlantique, mais je laisse à mes collègues plus capables et mieux renseignés le soin de traiter la question. Je suggère donc que le Gouvernement considère, sinon dès la présente session, du moins à la prochaine, l'à-propos de nommer un comité impartial afin d'étudier la question. L'importance du problème ne saurait guère être surfaite. En terminant, je tiens à résumer en une demi-douzaine de phrases les arguments que j'ai fait valoir ce soir ainsi que l'autre jour. Voici:

1. Nos côtes maritimes sont absolument privées de toute défense.

2. La nécessité de constituer des moyens de défense est évidente et s'impose.

3. Au point de vue logique, nous ne pouvons exiger ni espérer raisonnablement que la marine britannique nous fournira la protection nécessaire en cas de guerre.

4. Il est fort peu désirable que le Canada soit forcé d'avoir recours à la protection de la doctrine Monroe.

5. Que notre devise soit: Agression contre personne, mais défense contre tous.

Par conséquent, aux termes de la résolution, je suis d'avis que le Canada considère la question de la protection de nos côtes aussi bien que de nos routes maritimes du commerce.

RETRAIT D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO, 1911

Sur proposition que le projet de loi (bill nº 24), déposé par M. Church, et tendant à modifier la loi des commissaires du port de Toronto, 1911, soit lu pour la 2e fois.

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) désire retirer ce bill. Plaît-il à la Chambre de consentir au retrait dudit projet de loi?

(Le projet est retiré.)

(La séance est levée à dix heures cinquante-cinq minutes du soir.)

Mercredi, 1er avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORTS ET DOCUMENTS

Par M. CAHILL:

2e rapport du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Par l'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

Correspondance, demandes et autres documents touchant les permis d'exportation d'énergie électrique.

Par l'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

Rapport annuel du ministère des Douanes et de l'Accise, contenant les états de revenus avec relevés concernant les importations, exportations et recettes de l'accise du Dominion du Canada, pour l'exercice écoulé le 31 mars 1924.

PREMIERE LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 42), déposé par M. Church, tendant à modifier la loi de 1911 relative aux commissaires du port de Toronto.

MUTATION DANS LA COMPOSITION DU COMITE RELATIF AUX FRETS MARITIMES

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

Que le nom de M. Shaw soit substitué à celui de M. Leader comme membre du comité spécial nommé pour étudier la résolution ayant pour objet de donner au Canada le contrôle de certains tarifs maritimes en confirmant une convention entre Sa Majesté et sir William Petersen, C.C.E.B., comme le déclare la résolution en question, ou toute autre méthode qui pourrait offrir un contrôle effectif.

M. l'ORATEUR: De l'assentiment unanime de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu oralement sont indiquées par un astérisque.)

FRETS MARITIMES

M. SUTHERLAND demande:

1. Le comité spécial que le Parlement nommait le 28 février 1923 pour s'enquérir de la situation agricole a-t-il fait rapport sur les tarifs de transport maritimes au cours de la session de 1923?

2. Ce comité spécial a-t-il déclaré dans son septième et dernier rapport qu'en raison de ne pouvoir peser raisonnablement la preuve soumise dans le temps qui leur était accordé avant la prorogation du Parlement, il recommandait la formation d'un comité semblable aux débuts de la session suivante?

3. Le Gouvernement a-t-il donné suite à cette proposition?

4. A quelle date le Gouvernement a-t-il nommé W. T. R. Preston pour faire enquête sur les prétendues inégalités de traitement quant au fret sur les expéditions canadiennes partant des ports Atlantiques, dont il était question dans le rapport du comité spécial?

5. Le Parlement était-il en session lors de cette nomination? Dans l'affirmative, le Parlement a-t-il été consulté à ce sujet?

6. Quelles sont la date et la teneur du décret du conseil autorisant la nomination?

7. Quand M. Preston a-t-il commencé à retirer ses appointements et allocations en vertu du décret en question?

8. Combien lui a-t-on payé, ou lui doit-on du chef de l'enquête en question?

9. Est-il toujours au tableau des appointements?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Oui, les 4e et 5e rapports traitaient des frets maritimes.

2. Oui.

3. La proposition en question fut soumise au Parlement; jusqu'à présent il n'y a pas été donné suite.

4. Le 28 février 1924.

5. (a) Oui. (b) Non.

6. Le 28 février 1924.

7. Le 28 février 1924.

8. Déboursé jusqu'au 31 janvier 1925:

Frais de déplacement..	$864 85
Rémunération (du 28 février au 1er juin 1924). (94 jours moins 7=87 jours à $15)...	1,305 00
Allocation de subsistance (du 28 février au 24 octobre 1924)—(239 jours à $10)..	2,390 00
Divers..	310 23
	$4,870 08

Comptes en main dans l'attente du crédit supplémentaire:

Frais de déplacement..	$208 68
Rémunération (du 2 juin 1924 au 23 janvier 1925)—(236 jours moins 32=204 jours à $15)..	3,060 00

Allocation de subsistance (du 25 octobre 1924 au 23 janvier 1925)—(91 jours moins 18=73 jours à $10)..	730 00
Services sténographiques.. ..	216 00
Divers..	17 77
	$4,232 45

9. Il y figure en prévision de chaque fois qu'il sera employé activement au travail de l'enquête sur les frets maritimes.

SUBVENTIONS AUX PAQUEBOTS

M. McTAGGART demande:

1. En quelle année a-t-on institué au Canada le paiement de subventions aux paquebots?
2. Combien le Gouvernement a-t-il payé chaque année en subvention depuis cette date?
3. Combien au total le Gouvernement a-t-il payé de ce chef jusqu'ici?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Les comptes publics du Canada montrent que depuis 1867-1868 il a été payé des subventions aux bateaux-poste et aux paquebots.

2.

	Services locaux	Services étrangers	
1867-68			$ 177,349 35
1868-69			253,746 67
1869-70			288,999 02
1870-71			286,098 97
1871-72			242,107 98
1872-73			363,447 98
1873-74			285,882 29
1874-75			287,772 40
1875-76			261,588 89
1876-77			314 941 50
1877-78			257,534 08
1878-79			257,701 51
1879-80			235,833 34
1880-81			201,503 34
1881-82			210,930 00
1882-83			237,500 79
1883-84			238,054 01
1884-85			261,778 89
1885-86			271,457 20
1886-87			273,496 65
1887-88			342 613 33
1888-89			304,254 17
1889-90			286,315 13
1890-91			321,117 96
1891-92			273,207 37
1892-3	$ 53,644 26	$ 360,294 33	413,938 59
1893-4	70,196 00	460,500 66	530,702 66
1894-5	74,934 71	438,333 32	513,268 03
1895-6	73,850 00	461,066 63	534,916 63
1896-7	75,703 76	478,108 32	553,812 08
1897-8	85,881 79	503,891 42	589,773 21
1898-9	98,029 58	486,026 73	584,056 31
1899-1900	83,296 19	516,535 73	599,831 92
1900-1	96,005 33	532,203 85	629,199 18
1901-2	88,102 87	536,853 38	624,956 25
1902-3	102,720 30	696,565 69	799,285 99
1903-4	139,983 68	777,464 29	917,447 97
1904-5	146,160 88	880,913 85	1,027,074 73
1905-6	171,483 77	1,056,076 42	1,227,560 19
1906-7	150,679 24	978,197 48	1,128 876 72
1907-8	181,790 94	1,408,593 02	1,590,383 96
1908-9	189,763 40	1,560,620 04	1,750,383 44
1909-10..	210,325 55	1,591,747 31	1,902,072 86
1910-11..	228,356 25	1,756,284 98	1,984,641 23
1911-12..	253,671 46	1,667,267 45	1,920,938 91
1912-13..	262,744 35	1,687,872 97	1,950,617 32
1913-14..	289,754 09	2,091,336 83	2,381,090 92
1914-15..	301,506 13	1,858,533 72	2,160,039 85
1915-16..	311,322 35	1,454,582 61	1,765,904 96
1916-17..	280,904 55	1,707,199 41	1,988,103 96
1917-18..	279,518 14	1,572,202 91	1,851,721 05
1918-19..	243,906 37	1,145,686 74	1,389,593 11
1919-20..	303,729 49	1,325 664 03	1,629,393 52
1920-21..	329,663 87	761,241 34	1,090,905 21
1921-22..	379,640 84	722,539 01	1,102,179 86
1922-23..	455 077 36	611,716 49	1,066,793 85
1923-24..	396,166 93	628,774 96	1,024,941 89
1924-25 au 20 mars 1925 ..	448,148 13	348,811 07	796,960 20
	$6,857,653 56	$33,063,712 99	$46,756,599 35

3. $46,756,599.35.

L'IMPORTATION DE PAPIER D'EMBALLAGE

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Quelle quantité de papier d'emballage "kraft" a-t-on importée durant la dernière année civile?
2. Quelle quantité a-t-on importée de (a) Norvège et de Suède, (b) du Royaume-Uni, et (c) des Etats-Unis?
3. Quels sont les droits sur ce papier d'emballage "kraft"?
4. Le Gouvernement est-il en train de négocier une convention de commerce avec la Finlande ou d'autres pays d'Europe devant naturellement modifier ces droits? Dans l'affirmative, jusqu'à quel point seront-ils changés?
5. Le Gouvernement a-t-il étudié la situation des papeteries qui manufacturent au Canada du papier d'emballage "kraft"?
6. Combien d'établissements fabriquent du papier "kraft" au Canada et quel a été l'an dernier leur rendement?

L'hon. M. COPP (pour le ministre des Douanes):

1 et 2. a), b), c): Voici quelles ont été les importations de papier d'emballage "kraft" au Canada pendant l'année 1924.

Pays d'origine	Quantité liv.	Valeur dol.
1. Total importé..	889,710	52,749
2. a) Norvège..	52,003	2,990
Suède..	428,132	19,053
(Norvège et Suède)	480,135	22,043
2. b) Royaume-Uni.. ..	45,724	2,807
c) Etats-Unis	262,225	23,323
Autres pays..	101,626	4,576

3. Les droits sur le papier d'emballage "kraft" sont: Tarif général, 25 p. 100 ad valorem; tarif de préférence, 15 p. 100 ad valorem; tarif intermédiaire, 22½ p. 100 ad valorem.

4. Un traité de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et la Finlande a été signé le 14 décembre 1923 et mutuellement ratifié le 4 juillet 1924. L'article 23 de ce traité

porte que ses dispositions ne seront applicables à un dominion britannique autonome que s'il le désire; mais il est stipulé que les produits de ce dominion jouiront en Finlande du même traitement dont jouiraient des produits semblables fabriqués dans le Royaume-Uni, tant que le dominion appliquera aux produits de la Finlande le tarif de la nation la plus favorisée. En vertu de cette convention, les droits de douane de la Finlande se trouvent diminués sur certains articles intéressant le commerce canadien. Au cours de la dernière session, la Chambre des communes avait adopté un projet de convention commerciale entre le Canada et la Finlande, mais ce projet n'a pas été rapporté par le comité du Sénat. Comme on considère que le Canada gagne à commercer avec la Finlande, on se propose de présenter un autre projet de loi semblable à la Chambre des communes, au cours de la présente session.

On présentera aussi un projet de convention commerciale entre le Canada et les Pays-Bas, accordant les avantages de la nation la plus favorisée.

La convention avec la France prévoit une réduction de 10 p. 100 sur les droits prescrits à l'article 197 du tarif douanier, qui se rapporte à toutes les sortes de papier non autrement décrites. Les produits de tous les pays ayant droit aux avantages de la nation la plus favorisée bénéficieront de cette réduction.

5. Non. On a fait une enquête spéciale sur l'état des papeteries du Canada, mais on a la certitude que le Canada exporte les trois quarts du papier d'emballage "kraft" qu'il fabrique et cela à vingt-six différents pays. Pendant les dix premiers mois finissant le 31 janvier 1925, le papier "kraft" importé de Finlande en Canada ne représentait qu'une valeur de $2,777, tandis que le Canada en a exporté, pendant la même période, pour $2,677,268.

6. On n'a pas encore compilé les statistiques de l'année 1924. L'année précédente, il y avait neuf usines qui fabriquaient du papier d'emballage "kraft". La production totale a été de 42,851 tonnes, représentant une valeur de $4,464,198.

L'ACHAT DU BATEAU-PHARE "GROS CAP N° 1"

M. SIMPSON demande:

1. En quelle année le Gouvernement a-t-il acheté le bateau-phare *Gros Cap N° 1* (anciennement *Saint-Julien*)?

2. Combien l'a-t-il payé et de qui l'a-t-il acheté?

3. Où, pour qui et pourquoi ce bateau avait-il été construit?

4. Combien le Gouvernement a-t-il dépensé pour transformer et radouber ce bateau depuis l'achat?

5. Le *Gros Cap N° 1* a-t-il été stationné à l'endroit appelé Gros Cap dans le lac Supérieur, pendant la saison de 1924?

6. Y avait-il autrefois à cet endroit une bouée à gaz?

7. Combien coûtait en moyenne l'entretien de la bouée à gaz à cet endroit pendant la saison de navigation?

8. Combien a coûté en tout l'entretien de ce bateau-phare durant l'année civile 1924, pour (a) salaires d'équipage, (b) fournitures, y compris le combustible, les vivres et l'habillement, (c) réparations, (d) tous les autres frais?

9. Combien parmi les membres de l'équipage de ce bateau-phare sont payés pour la saison de navigation seulement, combien pendant toute l'année, et à quoi ces derniers sont-ils employés pendant l'hiver?

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

1, 2 et 3.—Le navire a été construit à Toronto, en 1917, par la "Polson Iron Works, Limited" pour servir à la guerre et le département du Service Naval l'a passé sans frais au département de la Marine en 1920.

4. $26,458.65.

5. Oui. L'établissement de ce bateau-phare a été autorisé par le décret de l'exécutif C.P. 2762 en date du 5 août 1921. Le décret dit que la commission des phares du Canada a reçu de la "Dominion Marine Association" une demande d'amélioration à la navigation à la batture du Gros-Cap, les renseignements transmis au bureau indiquant que la batture du Gros-Cap constitue un endroit dangereux très rapproché du chenal des gros navires faisant le trajet entre le lac Supérieur et le Sault-Sainte-Marie. La commission des phares a en conséquence proposé l'établissement d'un bateau-phare.

6. Oui.

7. Environ $300.

8.

(a) Salaires	$10,322 09
(b) Fournitures	2,352 80
(c) Réparations	448 36
(d) Frais divers	232 77
Total	$13,356 02

9. (a) Sept.

(b) Deux, le capitaine et l'ingénieur en chef.

(c) Enlever la neige du navire et empêcher qu'il soit endommagé par la glace, faire les réparations qu'ils peuvent exécuter eux-mêmes et prendre soin du navire en général.

EMPLOI DE M. E. LAFLEUR, C.R.

M. ROSS (Kingston) demande:

1. A quelle date le Gouvernement a-t-il retenu les services de Me Eugène Lafleur, C.R., pour rédiger le contrat entre Sa Majesté le roi George V, représenté par le ministre du Commerce?

2. M. Lafleur travaille-t-il encore à ce contrat ou à une partie d'icelui?

3. Sinon, quand M. Lafleur a-t-il terminé ses services relativement à ce contrat?

4. Combien M. Lafleur a-t-il demandé pour ses services pendant la période indiquée aux questions 1 et 3 et combien lui a-t-on payé ou doit-on lui payer à cet effet?

Par l'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Le 3 décembre 1924.
2. Non.
3. Le 11 décembre 1924.
4. Nous n'avons pas encore reçu de mémoire d'honoraires de M. Lafleur à ce sujet.

PAIEMENTS A LA COMPAGNIE DU PARC ST-CHARLES

L'hon. M. STEVENS demande:

1. A-t-on fait des paiements à la compagnie du parc Saint-Charles, Limitée, pour des terrains occupés par la commission du port de Québec, selon le verdict de l'arbitre en cette affaire?
2. Dans l'affirmative, combien, et quand?
3. Si l'on a fait plus d'un paiement, à qui les a-t-on faits, et à quelles dates?
4. Si l'on n'a rien payé à la compagnie susdite ou à son agent a-t-on réglé avec d'autres personnes ou firmes au sujet de cette réclamation, ou leur a-t-on payé quelque chose? Dans l'affirmative, avec qui a-t-on traité?

Par l'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2 et 3.—1920: A la compagnie du parc Saint-Charles, le 17 janvier, intérêt sur la somme adjugée, $3,092.37—1921: le 18 janvier, à la compagnie du parc Saint-Charles, intérêt sur la somme adjugée, $3,092.37—1922, le 18 janvier, à la compagnie du parc Saint-Charles, intérêt sur la somme adjugée, $3,092.37—1923, le 19 janvier, à la compagnie du parc Saint-Charles, intérêt sur la somme adjugée, $3,092.37; le 24 août, intérêt sur la somme adjugée, $1,872.36; le 24 août, somme adjugée par la décision, $51,539.58. Total, $65,781.41.

Les deux derniers montants ont été payés par chèque à l'ordre de la banque Nationale et de la compagnie du parc Saint-Charles.

4. Outre ces montants, la commission du port de Québec a dû payer les honoraires de ses avocats et ceux de la compagnie du parc Saint-Charles, les frais des arbitres, des notaires, des arpenteurs, des sténographes, des témoins, du tribunal, les frais de déplacement et des primes sur les obligations de garantie, le tout formant une autre somme de $10,732.33.

LE TRAITE DE LA CHASSE PELAGIQUE DU PHOQUE

Quels revenus le Canada a-t-il tirés des Etats-Unis sous l'empire du traité de la chasse pélagique du phoque, chaque année, depuis la mise en vigueur du traité?

Par l'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

*1913	$ 34,672 13
*1919	193,610 41
*1920	215,622 89
1921	61,529 21
1922	47,345 43
1923	69,148 81
1925	28,274 89
Recettes totales	$650,293 77

*Les montants ci-dessus ont été crédités pour contrebalancer des paiements d'avance de $200,000, plus $10,000 par an, durant la saison prohibée jusqu'à dédommagement, ainsi qu'il est prévu dans le traité.

FRAIS DE VOYAGE DES DEPUTES A L'EXPOSITION DE WEMBLEY

M. SUTHERLAND demande:

1. Quels députés aux Communes ont visité l'exposition de Wembley, Angleterre, aux frais du Canada l'an dernier?
2. Combien le Gouvernement a-t-il déboursé pour chaque député?

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances):

1. Geo. W. Kyte, L. J. Papineau, J. Fred Johnston.
2. $1,400 pour chacun.

EXPORTATION D'ENERGIE ELECTRIQUE PAR LA CEDAR RAPIDS POWER CO.

L'hon. M. MANION demande:

D'après le contrat assujetti à l'examen du département du Commerce, quel est le prix h.p. que la Aluminium Company of America paye à son usine de Messina, N.-Y., pour l'énergie que la Cedar Rapids Power Company exporte du Canada?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): Bien que la loi prescrive que ces contrats d'exportation sont sujets à l'examen des fonctionnaires du ministère, cela n'a jamais été fait. Le département n'a jamais reçu une copie du contrat et n'en connaît donc rien.

Le département a le droit de demander une copie du contrat, mais il ne croit pas qu'il serait juste d'en divulguer les articles confidentiels.

L'EMPLACEMENT DE L'EDIFICE PUBLIC A BOUCTOUCHE

M. DOUCET demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté un emplacement pour un édifice public à Bouctouche, comté de Kent (N.-B.)?
2. Se propose-t-il de construire prochainement cet édifice, ou doit-il disposer de l'emplacement?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

1. Oui en 1913, au prix de $500 de G. J. Collette.
2. Rien de décidé, pour le moment, dans un sens ou dans l'autre.

EXECUTION DE LA LOI DES PRIMES A L'INDUSTRIE DU CUIVRE

M. EVANS demande:

1. Combien jusqu'ici a coûté l'application de la loi des primes à l'industrie du cuivre, 1923?
2. Combien a-t-on payé en primes?
3. A quelles compagnies a-t-on payé ces primes?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. 1923-24, $591.73; 1924-25, $180.90.

2. 1923-24. Rien; 1924-25, $14,551.75.

3. Consolidated Mining and Smelting Co. Ltd., Trail, C.A.

DEMANDE DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

LE TRAITE DU FLETAN AVEC LES ETATS-UNIS

Par M. BLACK (Yukon):

Copie de la correspondance et des lettres, télégrammes et pièces échangés entre le député de Skeena et un ministre ou fonctionnaire du Gouvernement relativement au traité du flétan avec les Etats-Unis; aussi, copie des lettres, télégrammes et pièces divers échangés entre le député de Skeena et un ministre ou fonctionnaire du Gouvernement touchant la saison prohibée du flétan dans le Pacifique; aussi, copie des pétitions, lettres et pièces diverses venant de tiers et transmises par le député de Skeena à un ministre ou fonctionnaire du Gouvernement, relativement à ces traités du flétan et à la saison prohibée du flétan dans le Pacifique.

NOMINATION D'UN RECEVEUR DE LA POSTE A GLACE-BAY

Par M. BLACK (Halifax):

Copie de la correspondance échangée entre le ministre des Postes et la commission du service civil et des tiers au sujet de la nomination d'un maître de poste à Glace-Bay (N.-E.).

LE CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUEBEC

Par M. DOUCET:

Copie de la correspondance échangée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick ou un de ses membres avec un ministre ou un département du gouvernement fédéral touchant l'acquisition, par le gouvernement fédéral, du chemin de fer Saint-Jean et Québec.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des chemins de fer et des Canaux): Nous ne nous opposons pas à la motion, pourvu que nous comprenions bien de quoi il s'agit. Antérieurement à la construction de cette ligne, il y eut une longue correspondance sur la question de savoir si le gouvernement fédéral l'entreprendrait, mais j'imagine que ce que mon honorable ami désire connaître, c'est la correspondance, depuis la construction, relative aux travaux de construction ensuite entrepris par le gouvernement fédéral.

M. DOUCET: Durant les cinq ou six dernières années; après que le gouvernement fédéral eût pris la construction à sa charge.

L'hon. M. GRAHAM: Entendu.

(La motion ainsi modifiée, est adoptée.)

LE CHEMIN DE FER DE LA REGION DE LA PAIX

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Le ministre des Chemins de fer et des Canaux croit-il que les dirigeants du Pacifique-Canadien et du National-Canadien arrivent à s'entendre sur la question du transport dans les district de la Paix?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je n'aimerais pas à dire cela jusqu'à ce que j'aie obtenu une réponse à cette question ou une déclaration à cet effet de la part de ces messieurs mêmes. Ils devaient, si possible, s'entendre sur un rapport ou plan commun. Je dirai cependant que si on ne reçoit pas une suggestion quelconque avant longtemps, je leur demanderai, je crois, de prendre part à une autre conférence pour y discuter de nouveau la question.

ROUTES DE LA POSTE RURALE

M. MAYBEE: Le 16 mars, une question inscrite à mon nom et ayant trait aux routes de la poste rurale fut transformée en ordre de dépôt de documents. Je désire demander quand ces documents seront déposés.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Il va falloir attirer l'attention du ministre des Postes (l'hon. M. Murphy) sur cette question, et je lui demanderai de répondre à mon honorable ami à la prochaine séance de la Chambre.

M. PETER HICKEY

M. HANSON: Le 14 avril de l'an dernier, la Chambre ordonna le dépôt de la correspondance, etc., concernant le renvoi de Peter Hickey comme gardien du phare de l'île Fish, et, s'il y avait eu enquête, on devait produire copie des témoignages et du rapport. Ces documents n'ont pas encore été déposés. Comme il n'existe aucune raison au monde pour que ces documents n'aient pas été déposés depuis longtemps, je demanderai au Gouvernement quand on les déposera.

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je me ferai un plaisir de faire les recherches nécessaires et de voir à ce que les documents soient déposés le plus tôt possible.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. H. Robb (ministre des Finances faisant fonctions) invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens.

M. NEILL: Monsieur l'Orateur, les quelques modifications du tarif que comporte le budget sont de nature à faire plaisir aux intéressés du district que je représente. Les principales s'appliquent au charbon. Coïncidence curieuse, l'augmentation et la diminution que comporte le budget sont toutes deux à l'avantage des houillères de mon district. Comme les membres de cette Chambre le sa-

vent généralement, l'industrie est dans la marasme à cause de la concurrence de l'huile calorifique; et notre marché principal est aux Etats-Unis. Le tarif américain contient une entente réciproque en vertu de laquelle les droits sur le charbon canadien entrant aux Etats-Unis montent ou baissent avec les droits que nous imposons sur le charbon américain qui entre au Canada. Conséquemment, la réduction des droits sur la houille grasse de 53c. à 50c. la tonne nous donne l'avantage sur le marché américain. Une réduction de 3c. n'est pas considérable et on aurait bien pu faire plus. Cela ne représente qu'une réduction de 6 p. 100, mais une réduction de 6 p. 100 dans le tarif est toujours mieux que rien. D'un autre côté, l'augmentation des droits sur le charbon menu est aussi à notre avantage, car nous n'avons pratiquement pas de marché pour ce charbon aux Etats-Unis. Nous ne produisons d'ailleurs que très peu de ce charbon, et au cours des dernières années, il s'en importe de grandes quantités des Etats-Unis à Vancouver. Je crois que ce changement dans les droits va mettre complètement fin à ces importations.

Relativement au lignite, je désire attirer l'attention du Gouvernement sur un point en particulier. Je l'ai déjà fait, mais je veux y revenir une fois de plus. Il y a quelques années, le Gouvernement apporta certains changements dans les droits sur le lignite, permettant son exportation en franchise dans le but de faciliter la vente du charbon du Sud de l'Alberta aux Etats-Unis. A cette époque, on n'importait pas le lignite des Etats-Unis au Canada, sur la côte du Pacifique. Lignite et houille grasse sont des termes plus ou moins comparatifs. Vous ne pouvez dire en regardant un charbon que celui-là est du lignite tandis que l'autre est de la houille grasse. Il s'agit d'en faire l'analyse, et le ministère des Douanes, pour en arriver à une base quelconque pour la réglementation de l'entrée de ce charbon, a accepté une entente entre les deux nations d'après laquelle, si le charbon contient plus de 6 p. 100 d'humidité, on le considère comme du lignite. A la suite de cette entente, il s'établit un commerce de lignite de la houillère Bellingham dans l'état de Washington, au sud, à Vancouver, commerce auquel on n'avait jamais pensé auparavant. On analysa ce charbon en vue de ce commerce et on découvrit qu'il contenait 6.1 p. 100 d'humidité, soit juste un dixième de 1 p. 100 de plus que la quantité qui permettait l'entrée de ce charbon en franchise. L'an dernier, à ma suggestion, le Gouvernement l'a fait analyser de nouveau et l'on a trouvé 6.7 p. 100 d'humidité, ce qui le met apparemment dans la catégorie du lignite. Je prétends cependant que ce n'est pas du lignite et qu'on ne devrait pas le classer ainsi. J'ai ici un bulletin du département de la conservation et du développement de Washington traitant de ces charbons de Bellingham. On lit ceci:

> On dit souvent que c'est du lignite, mais on devrait plutôt le classer comme houille grasse de qualité inférieure.

L'hon. M. MACDONALD: Quel est la proportion du carbone dans le charbon?

M. NEILL: J'ai ici une analyse, mais on n'y parle que de l'humidité, de la cendre, de F.C.,—je ne sais trop ce que c'est—et des calories anglaises.

L'hon. M. MACDONALD: Que signifie "F.C."?

M. NEILL: Il n'y est apparemment pas question de carbone, mais le bulletin indique le degré d'humidité comme étant bien au-dessous de 6 p. 100; et selon l'opinion du département de la conservation et du développement de Washington, ce charbon devrait être classé non pas comme lignite mais comme houille grasse de qualité inférieure. Nous le laissons cependant considérer comme du lignite. J'ai aussi sous mes yeux un tableau indiquant les quantités importées. En 1923, il est entré des Etats-Unis dans la Colombie-Anglaise 2,331 tonnes de lignite; en 1924, comme résultat de ce tarif de faveur, la quantité importée s'est élevée à 25,763 tonnes. D'un autre côté, le bénéfice que nous cherchions ne s'est pas réalisé. La quantité de lignite exportée de l'Alberta aux Etats-Unis en 1923 dépassait 21,000 tonnes; en 1924, elle ne fut que de 12,302 tonnes. Par conséquent, pour obtenir la vente de 12,000 tonnes de lignite de l'Alberta, nous sacrifions l'industrie charbonnière de la Colombie-Anglaise en laissant venir 25,763 tonnes de lignite de l'état de Washington. Et j'ai fait observer que ce n'est pas du vrai lignite, mais une houille grasse de qualité inférieure. Le Gouvernement aurait donc raison d'élever de 6 à 7 p. 100 le degré d'humidité exigé dans l'analyse. Cela fermerait la porte au charbon importé à Vancouver et cela empêcherait probablement une partie du charbon lignite d'être exportée de l'Alberta. Mais même si cela l'empêchait tout à fait, il serait préférable d'en agir ainsi plutôt que d'édifier un commerce plus nuisible à la Colombie-Anglaise que profitable à l'Alberta.

J'en arrive à un autre article du budget. Je veux parler un instant de la réduction du droit sur les moteurs employés pour la propulsion des bateaux de pêche. Voici qui sera très acceptable à la classe des pêcheurs du Pacifique et sans doute aussi à celle de l'Atlan-

tique. L'ancienne taxe était de 15 p. 100 sur les moteurs d'origine britannique et de 27½ p. 100 sur ceux venant des Etats-Unis; on l'a réduite à 10 p. 100 et 15 p. 100 respectivement. Avec la réduction de la taxe de vente de l'an dernier, cela représente une économie importante pour ceux qui achètent ces moteurs. Le prix moyen de ces moteurs de bateaux pêcheurs est probablement de $160; la réduction totale actuelle du droit de douane représente donc une économie d'environ $35.50 sur chaque moteur, ce qui est une grosse somme pour le pauvre homme achetant un bateau pour son propre usage. Il me fait aussi plaisir de voir que ces moteurs sont maintenant exempts de la taxe de vente. L'an dernier, la stipulation relative à ces exemptions se lisait comme suit: "Moteurs à gazoline destinés à être employés dans les bateaux, etc."; ceci a été enlevé et la stipulation relative à l'article 453e a été rédigée sous une forme différente. Les honorables députés comprendront ce que cela signifie quand je dirai que plusieurs moteurs de bateaux de pêche ne consomment pas la gazoline, mais le pétrole brut et le pétrole distillé. Les moteurs Diesel et semi-Diesel sont maintenant de plus en plus en usage et ils emploient du pétrole brut de qualité inférieure; le changement que j'ai indiqué va permettre d'enlever la taxe de vente sur tous ces moteurs qui servent pratiquement aux mêmes fins. Jusqu'ici, les moteurs ne brûlant pas de gazoline n'entraient pas dans cette classe. Telles sont pratiquement les seules modifications du tarif qui intéressent mon district.

Quelques-uns de mes électeurs m'ont demandé d'insister auprès du Gouvernement pour faire porter de 3c. à 8c. le droit sur les œufs afin de rendre le droit canadien égal à celui imposé par nos amis les Américains.

Quelques VOIX: Très bien!

M. NEILL: Je savais que cela susciterait des applaudissements chez ceux qui siègent à ma droite. Cela remet sur le tapis toute la question du tarif douanier, la question du tarif élevé d'une part et du tarif bas d'autre part.

M. LADNER: L'honorable député ne juge-t-il pas à propos d'insister personnellement auprès du Gouvernement pour obtenir pareille augmentation?

M. NEILL: Si l'honorable député veut attendre un instant, je dirai ce que j'en pense. Je disais donc que ceci remet sur le tapis toute la question tarifaire. Je siège depuis quatre ans en cette Chambre et j'ose dire que les députés des deux côtés ont passé 60 p. 100 de leur temps à essayer absolument en vain de convaincre l'autre côté sur la question tarifaire. Je n'ai pas l'intention de m'engager dans cette voie séduisante, mais trompeuse; je refuse de m'y laisser entraîner. Nos amis du groupe conservateur, comme ils viennent de le dire, accueilleront avec enthousiasme la requête que je viens de présenter à la Chambre, convaincus que cette mesure relèvera les prix que le producteur de la Colombie-Anglaise touche pour ses œufs. D'un autre côté, sans doute, les apôtres du tarif modéré diront qu'une telle augmentation produira une hausse du coût de la vie et aura aussi pour résultat, tout probablement, une diminution de la demande; que, dans le cas d'un produit d'un usage si courant et si général, il suffirait que la ménagère diminue un peu sa consommation pour modifier sensiblement le volume des achats, de sorte que, la demande diminuant, le prix tombera et que, dès lors, autant aurait valu ne pas toucher au tarif. Sur ce, je laisse le sujet, sans prendre parti. Mais j'ajouterai que l'état des affaires, en ce qui concerne l'importation des œufs, s'est sensiblement amélioré depuis quelques années. Quand ce Gouvernement prit les rênes du pouvoir, il existait une certaine loi relative à l'inspection des œufs; mais elle était d'une nature si étrange qu'elle ne pouvait rien contre l'importateur d'œufs étrangers, tandis qu'elle constituait un véritable ennui pour ce que j'appellerai l'importateur domestique, c'est-à-dire celui qui importe d'une province dans l'autre. Le Gouvernement modifia la méthode de façon qu'elle s'applique dans le cas de l'importateur d'œufs étrangers, que ces œufs viennent de la Chine ou des Etats-Unis. Je me rappelle les examens faits à cette époque, alors qu'arrivaient d'énormes quantités d'œufs chinois. Je me souviens qu'une seule cargaison de 50,000 caisses fut suivie jusqu'à Montréal, et, certaines boîtes, à Ottawa. Depuis ce temps, par suite de l'application rigoureuse de la méthode d'inspection, cet état de choses s'est amélioré de beaucoup, et bien que la loi soit une source d'ennuis pour certains marchands des campagnes, les résultats sont en général fort appréciables. En premier lieu, deux ans après l'inauguration du régime d'inspection, l'importation des œufs chinois, en 1923-24, fut absolument nulle. En cette dernière année, on importa environ 75,000 douzaines, dont 30,000 furent refusées. Cela aidera à arrêter ces importations et aura également pour résultat, j'espère, de nous assurer des œufs de bonne qualité. Quant aux importations d'œufs américains, les statistiques sont aussi satisfaisantes. Pendant l'année 1923, nous importions des Etats-Unis 8,256,000 douzaines d'œufs et, l'année sui-

vante, 6,454,000, tandis que durant l'année terminée le 23 mars dernier, soit une semaine seulement avant la fin de l'exercice, nous n'en avons importé que 2,429,000. Il est évident dès lors que, loin d'empirer, la situation s'améliore plutôt. Afin d'apporter quelque consolation à mes amis qui ne peuvent voir que par une lunette, c'est-à-dire celle de la protection, je propose une autre méthode d'encouragement aux aviculteurs de la Colombie-Anglaise; je sais que l'honorable représentant de Vancouver-Sud (M. Ladner) s'intéresse particulièrement au sort des aviculteurs puisqu'il représente une circonscription urbaine. Voici ce que je propose pour améliorer sensiblement l'état des affaires. Quand le Gouvernement déposera son projet de loi concernant la réglementation des prix de transport, s'il voyait à ce que l'on mette fin au traitement injuste infligé au fermier des prairies, en ce qui concerne le prix de transport du blé, il aiderait par le fait même l'aviculteur. Quand un fermier des prairies expédie à Vancouver du blé dit n° 1, d'une valeur de $2 probablement, et que ce blé doit être exporté en Chine ou en Grande-Bretagne, il paie pour le transport de ce blé 22c. ½ le cent; mais si le même fermier expédie du blé n° 6, qui ne vaut peut-être que $1, il paie, ou le consommateur de la Colombie-Anglaise, paie 41c. ½. S'il est possible de justifier ce traitement, j'aimerais qu'on le fasse en ma présence, car je n'ai trouvé personne qui fût disposé à soutenir ce point de vue.

M. FORKE: La même chose se produit ailleurs, par exemple dans le cas du transport de Winnipeg à Fort-William.

M. NEILL: Si l'honorable député est disposé à se croiser les bras et permettre que se continue cette injustice au Manitoba, ce n'est pas une raison pour qu'on nous traite de la sorte en Colombie-Anglaise. J'ai dit qu'il y a un écart de $3.80 par tonne, ou de $133 par chargement de wagon et la British Columbia Poultry Exchange—dont je ne connais pas le nombre des membres, bien que je sache qu'elle ne comprend pas tous les aviculteurs de la Colombie-Anglaise—prétend que, sur ce produit seulement, on perd $75,000 chaque année. Si les chemins de fer peuvent transporter 20,000 chargements de wagon à 21c. le cent—et je ne sache pas qu'on ait prétendu qu'ils n'en retirent aucun bénéfice—ils peuvent sûrement en transporter 2,000 de plus, au même prix, de blé destiné à la consommation domestique en Colombie-Anglaise et, de la sorte, mettre pour une fois, le fermier de la Colombie-Anglaise sur un pied d'égalité avec ses concurrents chinois ou japonais ou le consommateur de Grande-Bretagne. Car seul le blé destiné à l'exportation bénéficie du prix de transport réduit; quand le blé est destiné à la Colombie-Anglaise, il faut payer le prix fort. Si le Gouvernement peut trouver une solution à ce problème, il aidera beaucoup l'aviculteur de la Colombie-Anglaise; cela ne nécessiterait aucune modification au tarif douanier. Il faut certainement mettre fin à cette injustice qu'on ne saurait aucunement excuser.

Il est un autre sujet qui est du plus grand intérêt pour la Colombie-Anglaise. Je veux parler de la protection de la côte occidentale—il n'est pas question ici de défense navale, mais de la protection contre les naufrages ou des dangers de ce genre. Je tiens à féliciter cordialement le ministre de la Marine et des Pêcheries de l'installation qu'il a fait faire sur la côte occidentale d'un appareil radiogoniométrique. Il est installé à un endroit appelé Pechema; un endroit soigneusement choisi; ceux qui en ont charge sont très expérimentés et l'appareil lui-même paraît être un des plus beaux du genre. Les bureaux du gouvernement ont leur liasses remplies de lettres de remerciements de capitaines et de compagnies de navigation, heureux d'avoir pu, grâce à cet apareil, déterminer la position exacte de leurs navires, car la côte occidentale où se trouve cette station est un endroit où les navires sont souvent exposés à dévier de leur route. A ce point-là les courants sont contraires, et il arrive que les navigateurs sont forcés parfois de faire un brusque détour pour pénétrer dans le détroit. La nuit ou dans le brouillard, ou par un temps sombre les navires sont exposés à être en avance sur l'estime et, détournés de leur route, à s'échouer sur les rives de l'île Vancouver. Il n'y a pas eu un seul naufrage qui s'est produit sur cette côte au cours de l'hiver dernier; ce qui démontre l'efficacité de l'appareil et la compétence de ceux qui en ont la charge. L'année dernière, je crois, les autorités américaines qui ont installé sur leurs rives deux ou trois stations de ce genre, organisèrent un concours pour savoir quelle station réussirait mieux à indiquer la position des navires; ells firent part de ce concours aux directeurs des postes américains sans en laisser rien savoir au poste de Pechema, quoiqu'elles l'aient laissé concourir. Or il est arrivé que c'est Pechema qui l'emporta de tous les postes américains pour l'exactitude. Je crois qu'on ne s'était trompé que de 3 p. 100 au cours de toutes les épreuves. Ce fait seul, je pense, est un témoignage éloquent en faveur de l'habileté du personnel canadien.

A ce sujet je voudrais faire part d'un autre désir, dont j'espère obtenir la réalisation. Il

y a deux ans le ministre de la Marine et des Pêcheries tenait à Bamfield, durant les quatre mois de l'hiver, un navire pourvu d'appareil sans-fil et prêt à répondre à l'appel au secours des navires en détresse. L'idée était excellente; on a déjà sauvé beaucoup de vies humaines et de navires. Mais le bateau le plus avantageux était un bateau de patrouille de pêche; en plusieurs circonstances il a fait un très beau travail, cependant il eut pu devenir inutile et ne rien faire s'il avait eu à faire face à une trop grosse mer, car sa largeur et son manque de puissance l'auraient empêché d'être de quelque service. Nous sommes tout de même contents d'avoir ce bateau. Depuis quelques années le Gouvernement subventionne une compagnie de sauvetage qui tient ses navires sous vapeur tout le temps à Esquimalt, à proximité de Victoria; mais c'est trop loin de la côte ouest; c'est comme si on avait un appareil contre l'incendie pour Ottawa installé à vingt milles de la ville. A grands frais cette compagnie a fait construire un très beau modèle de navire, à la vérité il est du genre le plus perfectionné de bateau de sauvetage. On l'a amené à Victoria. Je proposerais au Gouvernement d'augmenter un peu la subvention pour décider la compagnie à faire stationner son bateau à Bamfield durant l'hiver alors qu'il pourraît rendre les meilleurs services aux navires qui viennent à la côte occidentale. Ce bateau surpasse de beaucoup le Snohomish, navire américain, qui sert aux mêmes fins, et qui depuis longtemps faisait l'objet de notre admiration. Ce serait une faveur sans prix que le ministre ferait à la côte occidentale s'il augmentait la subvention pour que la compagnie puisse faire stationner son bateau à Bamfield. Alors pourrions-nous dire que nous possédons un service de protection de premier ordre sur la côte occidentale.

Je voudrais encore signaler à l'attention du Gouvernement nos établissements de soldats-colons. Le comité qui fit rapport au cours de la dernière session avait proposé qu'on diminuât de 60 et 40 p. 100 le prix des bestiaux achetés par les colons au cours de certaines années. La Chambre et le ministre ont accepté une partie de ce rapport; le ministre avait même déclaré approuver ce projet. J'ai confiance qu'on donnera suite à cette proposition qui est excellente, car nous n'ignorons pas qu'à cette époque ces soldats ont payé leur outillage trop cher et il ne servirait à rien de faire une nouvelle évaluation aujourd'hui. Il serait donc équitable de tout ramener à un prix moins élevé, et j'ai l'espoir que, dès cette année, le Gouvernement verra à réaliser ce vœu. Il y aurait aussi à parler d'une nouvelle évaluation des terres. Cette conclusion du comité est restée sans résultat, n'ayant pas reçu l'appui de la Chambre, mais le ministre nous avait promis de s'en occuper au cours de l'intersession. Etablir un prix fixe pour la valeur de ces terres serait absolument inutile; en vérité ce serait une erreur et voici pourquoi: pour nombre de ces terres on ne demande aucun rabais; si on en fait une nouvelle évaluation peut-être dépasserait-elle celle qu'elles avaient à l'époque de leur acquisition. Pour accorder un rabais uniforme il faudrait nécessairement qu'il soit minime, 10 p. 100 peut-être, chose absurde, car ce serait donner à un grand nombre de soldats-colons établis sur les terres une gratification qu'ils ne réclament pas, et d'autre part, ce serait refuser justice à un grand nombre d'autres qui ont fort besoin d'assistance. Un rabais moyen de 10 p. 100 ne serait d'aucune utilité à cette dernière catégorie, tandis que si le rabais se bornait aux seuls soldats qui le demandent, ils ne le demanderaient pas comme de raison s'ils prévoyaient une évaluation plus élevée de leur propriété, et le Gouvernement pourrait ainsi accorder un rabais raisonnable aux colons qui ont indubitablement acquis leurs terres à un prix excessif. Lors de leur venue en Colombie-Anglaise, l'an dernier, le premier ministre et ceux qui l'accompagnaient ont fait à la région de Comox-Alberni l'honneur d'une visite. Nous avons été très fiers de les recevoir et le premier ministre a eu la bonté d'accorder une entrevue à une députation de soldats-colons. Il a poussé l'obligeance jusqu'à voir lui-même une section des terres non défrichées sur lesquelles tout le bois marchand avait été abattu et où il restait des souches, vingt ou trente par acre peut-être, et d'un diamètre de trois à quatre pieds, et dont l'enlèvement ne pouvait coûter moins de $10 ou $15 chacune; en certains cas une seconde végétation avait recouvert la terre. On apprit au premier ministre que ces terres avaient été achetées pour les soldats aux premiers jours de leur retour, au prix de $45 l'acre, mais que la valeur courante de terres adjacentes semblables était alors et est maintenant de $5 à $7.50 l'acre. Peu importe maintenant qu'il y ait eu pot-de-vinage ou simplement mauvaise administration; il y avait presse en ces premiers temps et il fallait agir précipitamment. Voici un cas à tirer au clair, et ces colons devraient obtenir un fort rabais sur le prix d'achat de leurs terres. On me demandera peut-être: à quoi bon toujours solliciter le Gouvernement de dépenser de l'argent puis adopter des résolutions de censure contre lui à ce propos? Mais il ne s'agit pas du tout de déboursés; il s'agit d'expulser ces hommes

et puis de les remplacer par des gens à qui vous devrez vendre la terre, non au prix initial, mais selon sa valeur actuelle. Le prix d'achat est une perte; il l'est depuis que le représentant de l'Etat, quel qu'il fût, a payé la terre six fois ce qu'elle vaut. La question c'est de savoir maintenant si vous allez chasser ces soldats-colons et vendre leurs terres à d'autres—à des Orientaux peut-être—suivant leur valeur actuelle et supporter la perte; ou laisser ces hommes sur leurs terres concédées aux prix courants et subir la perte; il faudra supporter la perte en tout cas. A mon sens, il convient que le Gouvernement étudie l'affaire à fond et fasse estimer de nouveau, où c'est nécessaire, les terres des soldats.

Il y a une autre question dont je voudrais parler, je veux dire les pensions aux vieillards. J'ai été très heureux de voir le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) donner avis qu'un comité sera constitué de nouveau cette année pour s'en occuper. J'espère qu'il se composera des mêmes membres, parce que nous comprenons la question et sommes en mesure de la résoudre plus facilement que de nouveaux venus. Dans la résolution présentée l'an dernier, ce comité recommandait au Gouvernement d'organiser sur une très petite échelle un système de pensions pour vieillards, avec l'entente que chaque province pourrait à volonté s'en prévaloir en assumant la moitié des frais. Les provinces ont maintenant à supporter entièrement la charge de l'assistance aux pauvres, et nous avons présumé que bien qu'elles auraient, en vertu du projet, à assumer la moitié d'une somme plus considérable, au bout du compte elles n'auraient probablement pas à payer davantage, et le régime des pensions serait à la convenance de tous les intéressés. L'assistance aux indigents devient une question épineuse dans quelques provinces et ce projet serait une solution. Je crois comprendre que le Gouvernement a sondé l'opinion des provinces durant les vacances parlementaires et il soumettra, je suppose, les réponses au comité, et j'espère que nous pourrons en venir à des conclusions et faire au Gouvernement des propositions pratiques. La question est de première importance; c'est un aspect de réforme sociale qui devrait être plus en vedette à bref délai dans le programme politique des deux partis.

Comme j'ai parlé une heure et demie aujourd'hui et hier soir sans mentionner la question des Orientaux, permettez-moi d'en parler maintenant. Je n'entends pas discuter le principe en jeu; je considère qu'il a été bien défini dans la résolution adoptée par cette Chambre en mai 1922. Le sentiment public s'est fortifié depuis de la conviction que la résolution définit la situation, non seulement telle qu'elle est, mais aussi telle qu'elle devrait être, relativement à l'intervention du Gouvernement. Elle est très courte; je la citerai pour la faire consigner au compte rendu:

> La Chambre est d'avis que l'immigration des Orientaux et leur multiplication rapide constituent une menace sérieuse contre les conditions de vie, surtout sur la côte du Pacifique, et contre l'avenir du pays en général, et que le Gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour assurer l'exclusion future d'une immigration orientale de ce genre.

Un membre du Gouvernement a proposé de remplacer dans le texte le mot exclusion par la formule "restriction effective". Le Gouvernement déclara que cette dernière expression était inspirée par le souci d'observer les formes diplomatiques mais qu'elle avait le même sens que le mot exclusion. Telle est la résolution qui fut votée par la Chambre cette année-là. Le premier ministre (le très hon. Mackenzie King) l'appuya d'un discours prononcé dans la séance du 11 juillet de l'année dernière et dont j'extrais ce passage:

> Si nous constatons que cette méthode ne peut fournir une restriction suffisante, le Gouvernement est prêt à étudier toute mesure restrictive que mon honorable ami et des collègues de la Colombie-Anglaise voudront proposer à notre attention.

Je vais discuter la situation depuis le vote de l'ordre du jour que j'ai rappelé; j'examinerai aussi les mesures appliquées par le Gouvernement pour exécuter les engagements pris et ce qui reste encore à faire.

Le Gouvernement a fait trois choses que je vais discuter à tour de rôle. Il a demandé le vote de la loi contre l'immigration chinoise dont l'application a été suivie d'heureuses conséquences. Des états déposés à ma demande il n'y a pas longtemps établissent que l'immigration chinoise a cessé tout à fait depuis l'année dernière. Le Canada n'a reçu que deux agents chinois appartenant au service diplomatique, deux serviteurs, mais pas de marchands ni d'étudiants. Il est venu soixante-quatorze Chinois en vertu d'un permis temporaire, ce qui veut dire qu'ils devront s'en retourner dans leur pays au bout de six mois. Sur ce nombre trente-cinq étaient des acteurs qui ont dû fournir un cautionnement garantissant leur départ dans le délai réglementaire. La présence des autres ne saurait soulever d'objection, car ce sont des membres du clergé et leurs femmes, des agents du service consulaire ou de l'immigration, des agents des services de transport, etc. On peut dire avec raison que la loi a réussi à mettre un terme à l'immigration chinoise en ce pays. Le succès est dû à la rigueur avec laquelle les agents de la loi en ont appliqué les dispositions. Je me suis donné la peine de contrôler leur travail et de les soumettre pour ainsi dire à un rigoureux interrogatoire. J'ai

acquis la conviction qu'ils appliquent la loi avec exactitude, tout en se montrant raisonnables et humains. J'ajoute que les résultats, au point de vue politique, ont été des plus heureux pour le Gouvernement. On a eu quelques difficultés dans les commencements avec les Chinois. mais tout s'est arrangé et aujourd'hui il y a plus de cordialité entre les Chinois et les blancs de la Colombie-Anglaise qu'auparavant. Les Chinois savent maintenant à quoi s'en tenir sur les exigences de l'administration canadienne. Les blancs qui ont à supporter la concurrence des Chinois déjà établis s'y résignent, sachant qu'il n'en viendra pas d'autres.

La deuxième mesure prise par le Gouvernement en exécution de son programme a été le refus d'autoriser l'emploi des Orientaux dans l'industrie de la pêche. C'est un sujet assez délicat. L'honorable député de Bellechasse (M. Fournier) déclarait récemment devant une réunion dans l'Ontario que depuis la guerre la mode est partout à la cabale et à la propagande. On a appris pendant la guerre à pratiquer ce moyen de réclame. Notre collègue a fait observer que les grandes industries, les puissantes organisations possèdent presque toutes leurs journaux pour conduire leur propagande. Je l'ai remarqué moi-même et c'est un fait regrettable. On était mieux autrefois quand les reporters allaient eux-mêmes aux nouvelles. C'étaient généralement des hommes actifs, intelligents, honorables qui faisaient des comptes rendus presque toujours exacts. La même chose se répéterait aujourd'hui. Maintenant, les grands établissements ont leur agent de publicité qui prépare d'avance bien tranquillement dans son bureau une douzaine de petits articles qu'il distribue un à un, au bon moment, à la feuille ou au magazine à leur dévotion. Le rédacteur en chef n'a pas de raison de se méfier. L'article lui-même est rédigé à propos d'un fait véritable, mais présenté d'une façon tendancieuse afin d'imprimer une certaine direction à l'opinion publique et lui faire voir blanc quand c'est noir ou *vice versa,* car tel est le but de toute campagne de propagande.

Cette propagande s'est exercée au sujet de l'emploi des Orientaux dans l'industrie de la pêche. On a mené une campagne habile dont les agents étaient bien payés, du moins je l'espère. Cette propagande a été fort étendue. On a fait pleuvoir de tous côtés sur le ministre lettres et télégrammes tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, afin de bien persuader le Gouvernement que la Colombie-Anglaise toute entière se passionnait pour cette question. L'idée maîtresse qui préside à cette propagande, c'est d'établir que toute l'affaire fut une méprise; qu'elle a fait long feu et que la situation devrait être rectifiée. Mais toutes ces dépêches font partie de cette campagne de propagande; mais c'était tout simplement de la camelote. Tout homme, dont les entêtes de lettres ne traduisaient pas trop clairement ses relations avec les Japonais et qui était assez denué de patriotisme pour se prêter à ce jeu, a été invité à écrire au ministre et à lui exprimer ses opinions. J'ai retracé jusqu'à leur source certaines communications de cette nature et, presqu'invariablement, j'ai constaté que les auteurs, s'ils n'étaient pas directement à la solde de maisons japonaises, étaient leurs obligés en affaires et ainsi de suite. J'ai également été frappé par un autre aspect de cette propagande: l'extravagance des observations et l'inexactitude des assertions contenues dans ces documents. Les Japonais ont eux aussi mis des requêtes en circulation, mais ils savaient au moins ce dont ils parlaient et ils ont maintenu leurs arguments dans les limites de la modération. Mais les autres, qui ne connaissent pas le premier mot de la question, se sont conduits de façon à faire plaisir à leur alliés orientaux et ils ont fait les assertions les plus ridicules qu'il soit possible d'imaginer. Et l'on n'a pas oublié non plus l'appoint de la presse. De brefs articles ont été envoyés à tel ou tel journal et ils ont été publiés de temps à autre. Ces communications d'habitude prenaient la forme de lettres adressées au rédacteur et portaient la signature de "Tom Smith" ou de "Bill Jones".

J'ai été tout particulièrement intéressé par les élucubrations d'un de ces contribuants—j'oublie son nom pour l'instant,—qui, afin de se mettre en bonne posture et de gagner son argent, s'est livré à une violente attaque contre ma personne. Il se prétendait en mesure de nommer des Japonais qui avaient fait plus pour le développement et la prospérité de la Colombie-Anglaise que toute la tribu des Neills, depuis la création à venir jusqu'aujourd'hui. Monsieur l'Orateur, j'aimerais à me mettre en relation avec ce monsieur, si j'en avais le temps. J'admire les recherches qu'il a dû faire pour retracer ma généalogie jusqu'à une époque aussi reculée. En consultant les archives familiales, je ne puis remonter qu'à une couple de siècles en arrière, alors qu'un de mes ancêtres mourut de mort violente. La branche démocratique de notre famille affirme qu'il fut pendu pour vol de moutons tandis que la branche aristocratique prétend qu'il fut décapité pour s'être mêlé de politique. A cette époque, la décapitation était une fin honorable pour les politiciens dont les beaux jours étaient passés. On n'avait pas encore inventé le Sénat en ce temps-là!

En justice pour mes collègues et pour moi-même, je tiens à faire observer que les res-

trictions imposées aux Japonais relativement à l'industrie de la pêche en Colombie-Anglaise ne sont pas du tout l'œuvre d'un seul, de deux ou de trois représentants de cette province. Cette loi ne tire pas exclusivement son origine de la Colombie-Anglaise. Elle est basée sur les conclusions d'une commission,—j'ai son rapport en main, mais je m'abstiendrai de le citer,—qui se composait de six députés appartenant à tous les partis politiques. Deux des membres de la commission venaient de l'Est de sorte qu'ils étaient absolument indemnes de nos préjugés régionaux. Ils se sont rendus compte de la situation par eux-mêmes. Et la résolution qui concluait à l'imposition de ces restrictions fut adoptée à l'unanimité de la commission. Plus que cela,—les représentants de l'Est occupent encore des sièges ici et ils sont en mesure d'appuyer mes dires. Ils furent tellement surpris par la situation qu'ils constatèrent, car ils n'y étaient pas habitués comme nous, qu'ils étaient prêts à aller bien plus loin que nous le jour où les clauses restrictives furent mises à l'étude. Nos amis de l'Est étaient disposés à exclure absolument les Japonais de l'industrie de la pêche. Nous toutefois, qui étions au fait des conditions locales, nous avons dit: Non; allons-y en douceur et, plus tard, nous verrons à rendre la loi plus sévère. Les conclusions du rapport n'étaient donc pas le fait d'une couple de représentants de la Colombie-Anglaise.

Et maintenant, le seul appui de quelque importance, le seul appui honorable que cette propagande ait reçu d'aucune association, comment dirai-je, quasi-publique, lui est venu de l'association des fabricants de conserves de la Colombie-Anglaise. Or, fait assez curieux, c'est là la seule industrie de la Colombie-Anglaise qui n'ait pas eu à souffrir de la concurrence directe des Japonais. Les fabricants de conserves ont bien eu à lutter contre les Japonais sur le marché de Londres, à cause des pêcheries de saumon que ceux-ci exploitent en Sibérie. Cependant, les Japonais n'exploitent pas de fabriques de conserve en Colombie-Anglaise et voilà pourquoi les fabricants de chez nous n'ont pas eu à se plaindre de leur concurrence. Mais, il n'y a pas une autre classe de notre population, ni aucune autre industrie en Colombie-Anglaise, qui n'ait eu à souffrir de la concurrence japonaise. Les cultivateurs, les bûcherons, les mineurs, les marchands et les hôteliers et de fait toutes les industries de la Colombie-Anglaise, sauf les fabriques de conserves, souffrent de la concurrence directe des Japonais. Et les fabricants de conserves sont les seuls à réclamer que ces restrictions concernant l'emploi des Japonais soient abrogées. Ces industriels font entendre des réclamations insistantes, ils vont même jusqu'à dire: Si vous refusez de vous rendre à nos demandes, nous allons être obligés de fermer les portes de nos établissements. Or, quand des industriels, qui ont placé un capital de 11 millions dans une entreprise, tiennent un pareil langage, il n'y a que deux conclusions à tirer: Ou la situation est réellement désespérée et il serait à propos de tenir une enquête, ou bien quelqu'un tente de jeter de la poudre aux yeux de la population du Canada. Voyons donc brièvement ce qui en est, car la question mérite d'être étudiée à fond.

[M. Neill.]

Cette commission a été loin de traiter sévèrement les fabricants de conserves de la Colombie-Anglaise. Elle a reconnu qu'ils pourraient éprouver des pertes, ou des ennuis du moins, à la suite de ces restrictions imposées aux Japonais, elle en a tenu compte dans ses conclusions. Pour cette raison, comme pour d'autres, elle a suggéré de réduire notablement les impôts payés par ces industriels. La taxe sur les filets en bourse était de 300 dollars et sur les filets traînants, de 150 dollars. Le permis du Gouvernement coûtait 500 dollars aux conserveries. Les commissaires ont proposé de réduire tous ces impôts à 20 dollars, et c'est ce qui a été fait. Le ministère a accepté nos conclusions à cet égard. De plus, la commission a recommandé que l'impôt de ½c. sur chaque saumon pris dans les filets en bourse, les filets traînants et autres engins de pêche fût aboli. Il est facile d'imaginer qu'étant donné l'énorme quantité de saumons qui sont pris, un impôt même de ½c. représenterait une somme considérable. La commission a suggéré de retrancher cette taxe, et cete proposition a été acceptée. Les commissaires se sont donc bien conduits envers les fabricants de conserves.

Voyons maintenant quels en ont été les résultats—et je ne me contenterai pas de vagues renseignements de gens qui ne sont nullement au courant de la situation, des renseignements qui seraient de nature à ruiner cette industrie, mais je citerai des faits précis puisés dans les statistiques officielles de l'Etat, préparées non pas à ma demande mais de la manière régulière.

J'ai sous la main un état du rendement global depuis quatre ans:

	Rendement total en boîtes
1921	603,548
1922	1,290,316
1923	1,341,677
1924	1,745,313

Cela démontre qu'en 1924 la production des conserves de saumon a été le plus considérable de toute l'histoire de cette industrie, même plus qu'en 1919, juste après la guerre, alors que l'on s'est efforcé le plus possible, et avec des résultats merveilleux, de stimuler la

production. Cette année-là, on aurait cru que tous les poissons de la mer avaient été mis en conserves et vendus. La pêche de l'an dernier a été plus considérable que jamais dans le passé. Elle a été de 30 p. 100 de plus que l'année antérieure, de 36 p. 100 de plus qu'en 1922 et de 87 p. 100 de plus qu'en 1921. On dira peut-être que plus on attrappe de poissons plus on perd. C'est ce que j'ai entendu dire par des exploitants de conserveries.

M. DUFF: Est-ce que 1921 n'a pas été la meilleure année?

M. NEILL: Non pas, 1919. Voici un extrait d'un organe ouvrier, le *Pacific Coast Fisherman,* qui traite du marché du saumon de la Colombie-Anglaise. Cet article est extrait du numéro de mars:

Le marché de la Colombie-Anglaise continue d'être très satisfaisant. Les commandes inscrites pour exportations en Grande-Bretagne des sockeyes de la saison se montent à soixante-quinze ou quatre-vingt mille caisses, au prix de 14 dollars la caisse pour la Skeena et 15 dollars pour le fleuve Fraser. Les prix tendent à monter.

Cela veut dire que l'on vend en mars du saumon qui ne sera pas pêché avant quatre ou cinq mois et qui ne sera pas sur le marché avant huit ou neuf mois. Cependant, on en a déjà vendu quatre-vingt mille caisses à un bon prix, et celui-ci ne tend qu'à monter. Je continue la citation de l'article:

Le seul danger est que le prix dépassera trop celui de la Sibérie, ce qui activerait la concurrence de ce pays. Le saumon rose fraîchement encaissé reçoit aussi beaucoup d'attention.

Ecoutez bien ceci:

Le seul saumon de 1924 qui reste en la possession des exploitants de la province est composé de chums dont cinquante mille caisses sont entre bonnes mains. Ce poisson se vend à un prix ferme de $4.25 la caisse.

Je prie la Chambre de prendre note de cela. Sur une pêche globale de 1,745,000 caisses, il n'y en a que cinquante mille entre les mains des exploitants à cette époque de l'année, soit moins de 3 p. 100. J'ai souvent constaté que les fabricants de conserves ont été obligés de mettre la nouvelle pêche en conserves avec plus de la moitié de ce qui leur restait sur les bras, mais ici nous voyons que la situation est tout autre. En dépit d'un rendement de 87 p. 100 de plus qu'il y a trois ans, d'un prix plus élevé, d'un marché très favorable, d'une vente d'une partie considérable de l'an prochain, de moins de frais généraux—parce que, notez bien, on prétend que sans les Japonais on n'aurait pas assez de pêcheurs—de la réduction du permis des fabriques de conserves, de l'abolition de l'impôt sur les saumons pris dans les filets en bourse, on dit: Laissez-nous les Japonais ou nous allons être ruinés.

On prétend que les blancs ne se sont pas livrés à cette industrie en proportion de la disparition des Japonais et que, par conséquent, on a souffert de la pénurie de pêcheurs habiles.

M. McQUARRIE: L'honorable député a-t-il jamais vu dans les journaux une annonce demandant des pêcheurs de race blanche?

M. NEILL: Jamais, et à vrai dire je ne compte jamais en voir une; pourtant je vois tous les journaux du littoral. Qu'on me permette de citer une de ces petites nouvelles subtiles:

Les statistiques démontrent...

Ils ont l'habitude d'avancer des choses qu'ils ne peuvent pas prouver.

Les statistiques démontrent qu'en dépit de la forte réduction...

Ceci n'est pas signé; c'est simplement une petite nouvelle et fait partie de la propagande.

...dans le nombre de permis délivrés à des Japonais au cours des trois dernières années les permis accordés à des blancs ou des Indiens n'ont augmenté que de 18 p. 100.

Le nombre des permis délivrés à des Japonais fut réduit de 40 p. 100.

Les conserveurs prétendent que si le nombre des pêcheurs japonais diminue davantage ils seront forcés de demander le privilège d'utiliser des pièges ou bien de cesser leurs opérations.

Regardons cela de près. Je vais citer d'autres statistiques officielles. Voici l'état ordinaire préparé par le département au sujet des permis de pêche délivrés en 1922 et 1924, c'est-à-dire avant et après la réduction de 40 p. 100. Le nombre des permis délivrés à des Japonais en 1922 était de 2,933; en 1924 il était de 2,241. En déduisant l'un de l'autre on constate une diminution de 692 permis dans les deux ans. Le nombre des permis délivrés à des blancs et à des Indiens en 1922 était de 4,660. C'est à bon droit que je groupe les deux, car les Indiens ont le même titre que nous à l'emploi; ce sont d'excellents citoyens qui dépensent leur argent là où ils le gagnent. J'ai à la main un avis publié à Tokio, au Japon. Voici ce qu'il dit:

Les envois de fonds pour les ouvriers japonais qui travaillent à l'étranger contribuent appréciablement à compenser la balance adverse du commerce pour l'année 1924. Au cours des onze mois, ces envois ont atteint le total de 33,800,000 yen.

Si on y ajoute la part proportionnelle pour l'autre mois on voit que ces gens envoient près de 20 millions de dollars au Japon tous les ans. J'ai donc parfaitement raison de

grouper les blancs et les Indiens dans la même catégorie.

Une VOIX: Tout cet argent venait-il du Canada?

M. NEILL: Non; on ne donne pas le montant venu du Canada. Ces fonds venaient de partout. En 1922 il fut délivré à des blancs et à des Indiens 4,660 permis de pêche, et 6,402 en 1924, soit une augmentation de 1,742. Le chiffre total des permis délivrés à tout le monde, blancs, Indiens et Japonais, en 1922 était de 7,593 contre 8,643 en 1924, un relèvement de 1,050.

Je veux expliquer quelque chose ici. En citant ces chiffres j'ai été plus que juste. On dit que quiconque le veut peut faire servir des chiffres donnés à prouver n'importe quoi. Je n'ai pas eu besoin d'"arranger" ces statistiques, car sans cela elles sont entièrement à l'appui de ce que j'avance. Je pourrais prendre ces mêmes chiffres et en faire un exposé bien plus fort à mon point de vue, car personne ne saurait les analyser sans connaître la situation locale. J'ai déduit 468 permis du total de 1924 parce qu'ils intéressaient la pêche à la ligne de la morue et la pêche du chien de mer; en 1922 le département n'en délivrait pas mais il en accorda en 1924. J'en pourrais donc tirer au profit de ma cause un avantage qui ne serait pas légitime; par conséquent je ne les inclus pas. Le résultat définitif que je veux établir c'est que pendant ces deux années le chiffre total des permis a augmenté—non pas diminué—de 1,050. Les permis aux Japonais n'ont diminué que de 692. On voit donc que les conserveurs ne sauraient prétendre que cette réduction des permis japonais leur est préjudiciable parce qu'ils ne sont pas en mesure de les remplacer par d'autres pêcheurs, alors que non seulement le total des permis a augmenté mais encore que le nombre des blancs et des Indiens s'est accru de 1,742 contre une réduction de 692 dans le nombre des pêcheurs japonais.

Voici ce que font les exploitants des conserveries: ils prennent quelque petite baie isolée, établissent qu'il y a là une réduction dans le nombre des pêcheurs et échafaudent là-dessus toute leur argumentation. Je vais prouver la fausseté de leurs prétentions. Prenons un certain district dans le nord. Le total des permis délivrés dans ce district a baissé de 14.80, mettons 15 p. 100. J'en conviens. C'est là-dessus que les conserveurs fondent tout leur raisonnement. Les blancs, disent-ils, ne viennent pas remplacer les Japonais. Non seulement le nombre des pêcheurs blancs ne s'est pas accru dans ce district: il a diminué de 38 p. 100. Le nombre des Japonais a diminué de 40 p. 100. Mais cet état démontre qu'il y a eu une réduction de presque 50 p. 100 dans le nombre des permis délivrés aux Japonais. Quelque circonstance locale en est responsable. Peut-être que le saumon n'y est pas venu cette année-là; ou bien une conserverie a pu fermer ses portes. Mais il y a eu une diminution sur toute la ligne. S'ils avaient manqué d'hommes ils auraient employé tous les Japonais que la loi autorisait; mais ils n'auraient pas pu les employer tous à cet endroit parce que la réduction y a été de 50 plutôt que de 40 p. 100. Et voilà le district où, disent-ils, le nombre des blancs diminue. Mais certainement leur nombre diminue, parce que la loi de l'offre et de la demande intervient. Voici une autre situation qui a eu l'attention particulière du ministère de la Marine et des Pêcheries. Le rapport du département indique que dans le district de Skeena le chiffre des permis était baissé de 150, une chute de presque 15 p. 100.

L'an dernier, on a accordé sur la Skeena 248 permis aux blancs, ce qui est une augmentation de 56 p. 100. Il y a eu une augmentation de 6 p. 100 sur le nombre des permis accordés aux Indiens et une diminution de 40 p. 100 sur ceux accordés aux Japonais. S'il y a eu d'une part augmentation de 56 p. 100 et de 6 p. 100 pour les blancs et les Indiens respectivement et, d'autre part, diminution de 40 p. 100 pour les Japonais, on se demandera comment il peut y avoir eu diminution sur l'ensemble. C'est que dans cette région il y avait quatre Japonais contre un blanc et que la réduction de 40 p. 100 des Japonais représente plus que l'augmentation de 56 p. 100 des blancs. Mais le nombre des blancs ayant augmenté dans une proportion de 56 p. 100 en deux ans, on ne peut certainement pas dire qu'ils ne sont pas en train de remplacer les Japonais.

En plus de la raison que j'ai donnée pour expliquer cette réduction, il y en a une autre que je tiens à citer. La commission de 1922 a parcouru toute la province; à Skeena, les fabricants de conserves sont venus nous dire: "Il y a trop de bateaux sur la Skeena." Je dois dire que ce sont les conserveries qui fournissent presque entièrement les engins de pêche, les bateaux et certains filets très coûteux aux pêcheurs, sous un régime de participation et cela représente des déboursés considérables. Ils nous ont dit: "Il y a environ 1,100 permis et autant de bateaux sur la rivière. C'est trop. Nous voudrions revenir à l'ancien système de privilège exclusif d'après lequel la rivière était divisée entre les différentes conserveries, chacune ayant un nombre déterminé de permis". Mais l'ancien Gou-

vernement avait changé ce système et la commission ne voyait pas la possibilité de faire autrement. Toutefois, en diminuant le nombre de permis aux Japonais, on a réussi à réduire le nombre total de 1,100 à 800 et quel a été le résultat? C'est qu'on a pris plus de saumon avec moins de bateaux et, partant, moins de frais généraux. Auparavant il y avait trop de bateaux et trop de frais. La décision de la commission de restreindre le nombre des permis à accorder aux Japonais a été un véritable bienfait pour les fabricants de conserves, car cela leur a permis de faire ce que la jalousie entre commerçants leur empêchait de faire auparavant. Autrefois il n'auraient pas voulu réduire leurs frais généraux; ils savaient tous qu'ils avaient trop de bateaux, mais pas un ne voulait diminuer le nombre des siens, de peur que le concurrent ne prît quelques poissons de plus que lui. Ils ont maintenu cette concurrence jusqu'au jour où ils furent sur le point d'être ruinés. Ils se sont rendu compte de la situation et cette réduction a donné satisfaction, car ils prenaient plus de saumons à moins de frais.

Mais qu'est-il arrivé l'année suivante? C'est en 1923 que cette réduction de 40 p. 100 a été effectuée. En 1924, le nombre des permis accordés aux Japonais ne fut pas changé. Alors, les fabricants de conserves se réunirent et dirent: "Nous avons eu une leçon. On peut aller plus loin. Nous acceptons de diminuer le nombre des permis aux blancs, parce qu'il y en a encore trop" Ils conclurent ce qu'on appelle un accord à l'amiable et ils diminuèrent le nombre des bateaux, si bien qu'ils prirent autant de poisson, tout en employant moins de pêcheurs blancs. Je citerai quelques passages de deux des trois lettres que j'ai entre les mains. En voici une d'un pêcheur qui est arrivé récemment de Grande-Bretagne et qui a parcouru le pays à la recherche d'un emploi. Je ne le connais pas et je ne peux donc pas me porter garant de lui. Il a écrit aux journaux de Vancouver, leur racontant ses tribulations. Je citerai seulement la dernière phrase qui dit ceci:

Toutefois il ne m'appartient pas de discuter la chose, mais je veux contester la déclaration faite par M. Rhodes, disant qu'il n'y a pas de blancs pour prendre les permis retirés aux Japonais.

Peut-il me dire pourquoi chaque fois que j'ai sollicité un emploi aux différentes conserveries de Vancouver, la réponse a été, comme l'an dernier: Tout est complet.

Voici une autre lettre d'un ancien combattant dont je peux me porter garant. Je le connais bien et l'on peut se fier à sa parole. Il écrit ceci:

Je dois dire aussi qu'on m'a refusé catégoriquement des engins de pêche à Rivers-Inlet. Si je vous dis cela, c'est parce qu'on prétend que les Japonais demeurent, faute de blancs pour les remplacer. Je suis un de ceux qu'on a rejetés l'an dernier. Je m'étais adressé aux usines des British Columbia Packers, de Bill Irving, et de Gosse Millard. Ces compagnies ont cinq usines à Rivers-Inlet. C'était les seules que je pensais susceptibles de m'employer, car plusieurs personnes m'avaient dit que les autres avaient leur personnel complet. Eussé-je été un novice, je ne m'en serais pas tant formalisé, mais je pêche là depuis 1912 et j'y ai pêché aussi avant de faire du service. La qualité de sujet britannique est une vraie farce en ce qui concerne la pêche.

Voilà les plaintes de deux blancs, pêcheurs de métier, disant qu'ils n'ont pu avoir d'engins, parce que les conserveries avaient décidé de ne pas employer autant de pêcheurs qu'auparavant. Je regrette que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas présent. Mais je vois l'honorable député d'Ottawa (M. McGiverin), ministre sans portefeuille. Il doit se rappeler qu'à Vancouver, devant les délégués qui avaient eu une entrevue avec lui, j'ai exposé la situation existant sur la Skeena et que, bien que je les eusse invités à le faire, pas un d'eux ne m'a contredit. Je vais vous dire la vraie raison pour laquelle les fabricants de conserves préfèrent les Japonais. Il y a une double raison et elle est très naturelle. D'abord, c'est beaucoup plus facile de s'entendre avec les Japonais.

Par malheur, les blancs ne sont pas organisés et les fabricants de conserves ne peuvent pas traiter avec eux comme corps. Ils devraient s'unir. Par contre les Japonais le sont et le fabricant de conserves fait venir leur chef et, en quelques heures, traite de tous ses arrangements pour la saison de pêche. Il dit au chef des Japonais: "Il me faut tant de Japonais pour des permis de pêche, tant de Japonais pour travailler dans l'usine, tant pour accepter des contrat afin de remplir les boîtes et de les empaqueter" et ainsi de suite et ses ennuis pour l'année sont terminés. C'est le chef des Japonais qui s'occupe de tout. Si un Japonais disparaît ou meurt, le patron blanc n'en entend jamais parler. On en met un autre à sa place. J'admets bien que cela évite une foule d'ennuis au fabricant de conserves. L'autre raison est probablement que, de cette manière, la main-d'œuvre japonaise est meilleur marché. Les blancs veulent avoir de meilleurs logis; ils ne voudraient pas habiter une cabane, et encore moins voir leurs femmes l'habiter, comme font les Japonais. Un Japonais, sa femme et huit ou neuf enfants habitent une petite cabane et vivent heureux dans une situation d'hygiène qu'un blanc ne saurait endurer. Je me souviens de la surprise qui a marqué les traits de mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff) et de mon honorable ami de Hants (M. Martell) quand ils ont visité une fabrique de conserves et vu des Japonaises mettre le saumon en boîtes et portant, attachés à leur dos, des enfants de trois semaines à neuf mois. Nous

sommes habitués à ce spectacle qui a été pour eux toute une révélation.

M. DUFF: J'ai envoyé les bébés chez eux.

M. NEILL: Les gens de l'Est disent: Il est étrange de voir que des hommes blancs vigoureux ne peuvent pas concurrencer les Japonais en Colombie-Anglaise. Ces raisons et d'autres du même genre constituent l'obstacle. Nous ne voulons pas que nos femmes et nos enfants vivent dans ces conditions d'existence et de travail. Pour cette raison il en coûte meilleur marché au fabricant de conserves qui emploie des Japonais parce que leurs habitations coûtent bien meilleur marché. Tout d'abord, les fabricants ont intérêt à voir les Japonais employer de nouveau les rêts à mailler et ils ne s'intéressent nullement à la pêche du hareng. L'an dernier, 1,179 Japonais ont obtenu des permis pour l'emploi des rêts à mailler. Ils sont distribués aux diverses usines, en proportion. Comme il y a environ 65 fabriques de conserves, cela fait de dix-neuf à vingt Japonais dans chaque usine. Elles n'ont pas toujours ce nombre, mais c'est une moyenne et le Gouvernement se propose cette année d'imposer des restrictions plus sévères et de fixer le chiffre à 15 p. 100. Quinze p. 100 sur dix-neuf ou vingt donne moins que trois, mais nous allons dire trois. Voici donc tout le tracas et les ennuis qu'on se propose d'imposer aux fabricants de conserves: remplacer trois Japonais par trois blancs. On dit que l'industrie des conserves fait vivre 17,000 personnes en Colombie-Anglaise. Nous demandons cette année, de réduire de 180 le nombre de ces pêcheurs aux rêts à mailler, soit trois par usine et voilà tout ce qu'il y a au fond des faits, de toutes ces protestations et de ces phrases au sujet de la ruine de l'industrie parce qu'on oblige les usines à remplacer trois Japonais par trois blancs. J'ai d'autres données que je pourrais expliquer pour élucider la question, mais je ne les citerai pas pour le moment parce que je prétends que les fabricants de conserves n'ont pas prouvé qu'il leur fallait employer plus de Japonais.

Je conviens aussi franchement que ces fabricants ont eu leurs propres ennuis. Je crois qu'ils souffrent de la taxe par caisse qui me semble trop onéreuse et je voudrais aussi qu'on supprimât pour eux la taxe des ventes, non seulement à leur avantage mais aussi à celui de tous les pauvres gens, car les conserves de saumon sont une nourriture de pauvres. J'ai déjà demandé maintes et maintes fois que le Gouvernement opère un changement, surtout en ce qui regarde l'impôt par caisse, qui est tout à fait injuste pour le fabricant. Je manquerais à mon devoir de représentant de la région, sans parler de la province, si je ne faisais pas tout pour favoriser les intérêts de ces fabricants de conserves dont je viens de parler. Je comprends qu'ils ont engagé des capitaux considérables. Leur industrie est des plus importantes, tant au point de vue du travail qu'ils donnent qu'à celui des affaires. Mon intention n'est pas de diminuer les privilèges dont ils devraient jouir; je suis prêt à les appuyer par tous les moyens légitimes et, comme le sait le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) c'est ce que j'ai fait. Mais on doit être impartial pour les deux parties et les fabricants de conserves devraient reconnaître qu'ils doivent quelque chose au peuple de la Colombie-Anglaise et qu'ils devraient, dans l'avenir, tenter de réserver cette industrie aux ouvriers blancs.

M. LADNER: L'honorable préopinant a présenté sa cause contre les fabricants de conserves, mais dans les représentations qui nous ont été transmises, il ne s'agit pas tant d'exclure les Japonais d'une province ou d'une industrie, mais de savoir quoi en faire une fois qu'ils seront exclus?

L'on m'a représenté que le Gouvernement, en leur créant des obstacles dans une industrie pénible où il se sont engagés, les force à chercher d'autres occupations préférées par les blancs, comme la culture des fruits baies. J'ai reçu de diverses sources des communications dans lesquelles on se plaint que le Gouvernement les chasse de l'industrie de la pêche, de la mer et qu'ils s'engagent dans la culture des fruits baies plus appropriée aux blancs. L'honorable député a bien étudié la question et la Chambre aimerait à connaître son opinion sur ce point. Etant donné la présence des Japonais dans la province, où s'arrêtera la réglementation de leurs occupations?

M. NEILL: Je n'aime guère cette interprétation de l'honorable député, à savoir que j'ai présenté ma cause contre les conserveurs; j'ai simplement dit qu'ils n'avaient pas justifié leur attitude à l'égard des restrictions. Quant à l'autre point mentionné par l'honorable député j'y viendrai bientôt. Moi aussi, j'ai reçu des communications m'exposant que ces gens-là sont poussés vers la culture des fruits baies, et ayant vérifié dans un cas, j'ai découvert que la plainte ne venait pas des producteurs de petits fruits mais d'un avocat payé par les Japonais. Et cela diminue naturellement la valeur de l'argument. Il est bel et bon de dire qu'ils ne devraient pas faire concurrence aux producteurs de fruits baies, mais c'est à ceux-ci à s'en plaindre et non aux Japonais; l'objection venant d'eux tombe à plat. Tout comme dans le cas de cet homme qui repré-

sentait vivement au conseil municipal d'une certaine ville que l'usage des chevaux devrait y être interdit. Son raisonnement impressionna beaucoup le conseil, d'abord, mais l'effet tomba aussitôt que l'on apprit que cet homme était propriétaire du garage d'automobile. C'est la même chose dans le cas actuel. Attendons que les producteurs de fruits-baies se plaignent, j'attacherai alors plus d'importance aux observations qui seront faites. Je veux être certain que l'on ne se plaint pas au nom des producteurs de fruits-baies, mais que ce sont les producteurs eux-mêmes qui se plaignent; je veux qu'ils certifient la chose.

M. LADNER: Bien que l'honorable député n'ait pas vérifié lui-même, il doit savoir que si l'on interdit l'industrie de la pêche à cinq cents ou mille Japonais, ils devront se trouver une autre occupation. Je lui demande donc comment il propose de résoudre cet aspect du problème?

M. NEILL: Je traiterai cette question plus loin. Quant au commerce du hareng, il est entre les mains d'une classe de gens tout à fait différente. Je dirai tout de suite que l'on ne fait pas beaucoup de conserves de hareng; on le sèche et le sale d'une manière très primitive. L'an dernier, l'on informa les encaqueurs que l'équipage de leurs bateaux faisant la pêche au filet du côté est de l'île de Vancouver, devait comprendre 25 p. 100 de blancs ou d'Indiens. Depuis dix ans, les équipages des bateaux faisant la pêche au filet du hareng du côté ouest de l'île sont entièrement composés de blancs et il ne s'est pas produit de désastre. Je me rappelle le temps où tous les Japonais employés à pêcher le saumon au filet furent congédiés durant la même saison sans qu'aucun des malheurs prédits n'arrivât. Dans le cas actuel, l'agitation est la conséquence de l'avertissement donné aux Japonais d'avoir à composer de 25 p. 100 de blancs ou d'Indiens les équipages de leurs bateaux qui font la pêche au filet du hareng sur la côte orientale de l'île de Vancouver. Une certaine agitation a eu lieu, mais je ne retiendrai pas la Chambre à ce sujet. Les Japonais ont présenté deux pétitions que j'ai étudiées avec soin. J'ai jeté au panier le fatras des blancs qui ne méritait aucune attention; ça n'avait aucun sens. Le mémoire des Japonais était rédigé en termes assez raisonnables et je l'ai examiné attentivement. On y trouve deux assertions principales. Ils prétendent d'abord que les Japonais seuls peuvent faire une pêche lucrative à cet endroit particulier sur le littoral oriental de l'île. Ils déclarent que le courant y est si fort que la manœuvre des bateaux exige la plus grande habileté. La marée varie souvent; elle produit des remous et la manœuvre demanderait des pêcheurs de la plus grande expérience. L'on ajoutait que le fond est rocheux, qu'il faut des marins très habiles, ainsi de suite. Or à cet endroit-là appelé "The Gap", situé dans la circonscription de mon honorable ami de Nanaïmo (M. Dickie) et que l'on dit de navigation si difficile, la pêche n'est jamais très considérable. Certaines années, elle n'a pas donné plus que 50 tonnes par seine durant toute la saison. La perte ne serait donc pas très sérieuse, si cet endroit était abandonné. Je reconnais qu'à cet endroit particulier il faut comme dans toute industrie, des hommes d'expérience. Mais je refuse d'admettre que l'on ne puisse pas apprendre aux blancs ou aux Indiens à pêcher là ou n'importe ou ailleurs. L'Indien a passé toute sa vie plus ou moins sur l'eau et il n'existe aucune raison pour qu'il n'acquière pas assez d'expérience pour conduire des embarcations ici ou ailleurs. Quel sort peut-on bien avoir jeté sur cet endroit, qui empêche les blancs d'y apprendre à pêcher? C'est là l'argument des Japonais et il tombe de lui-même dès qu'il est énoncé. Naturellement, les patrons japonais ne veulent pas renvoyer leurs compatriotes et, l'an dernier, ils se sont conformés à la lettre de la loi; 25 p. 100 de leurs employés sont des blancs. Mais ils ont engagé ces hommes et ne leur ont jamais fourni l'occasion d'apprendre le secret de se servir des filets dans ces conditions spéciales. Des blancs, dans une situation similaire, auraient prévu l'avenir et auraient vu à ce que les pêcheurs inexpérimentés apprissent la façon de se servir des filets afin de leur permettre l'année suivante d'accomplir leur tâche convenablement. Mais les Japonais n'ont pas fait cela; ils gardèrent ces blancs sur leurs listes de paye afin de se tenir dans les bornes de la loi pendant que leurs compatriotes continuaient à faire la pêche. Cela leur permit conséquemment de dire à l'inspecteur des pêcheries, "Nous avons engagé des blancs, mais ils n'ont pas réussi". Et naturellement les blancs ne purent réussir dans ces conditions; on ne leur fournît pas l'occasion d'acquérir l'expérience locale. Je veux citer quelques phrases d'une lettre que j'ai reçue d'un homme qui a rendu témoignage devant la commission d'enquête sur les pêcheries, dont mon honorable ami le représentant de Lunenberg (M. Duff) fut l'habile président, —et je me rappelle que l'honorable monsieur, comme président de la commission, souligna la façon intelligente avec laquelle cet homme avait rendu témoignage. Il dit:

Ci-inclus, vous trouverez un extrait d'un journal de Vancouver.

Voici l'extrait:

La preuve établit clairement...

Je ne suis nullement de cet avis.

...que ni les blancs ni les Indiens ne peuvent se servir des filets à hareng avec succès sur la côte orientale rocheuse de l'île de Vancouver, prétend-on.

Ce correspondant ajoute:

J'inclus un extrait qui constitue un outrage et qui est absolument faux, et vous serez sans doute du même avis quand vous l'aurez lu. En substance il dit qu'un blanc ou un Indien ne sait ou ne peut prendre le hareng avec la méthode du filet en bourse sur la côte orientale de l'île de Vancouver. Or, monsieur, à titre de renseignement, je dirai que c'est le blanc qui a enseigné au Japonais à pêcher le hareng à cet endroit, il y a plusieurs années, et je suis un de ceux de qui il l'a appris en nous regardant faire, Relativement à la nouvelle loi adoptée en juin dernier forçant les propriétaires de salaisons et de filets à employer 25 p. 100 de blancs ou d'Indiens, je dirai que c'est une loi excellente qui restituera définitivement aux pêcheurs blancs et aux Indiens ce qu'on leur avait enlevé graduellement depuis des années. Je m'occupe de pêcheries sur cette côte depuis plus de trente-cinq ans et j'étais absolument dégoûté de la façon dont le blanc se voyait dépouillé de son patrimoine, c'est-à-dire, de l'industrie de la pêche dans la Colombie-Anglaise. J'ai été forcé d'aller gagner mon pain aux Etats-Unis à cause des Japonais. Nous demandons que la loi concernant la pêche et la salaison du hareng reste ce qu'elle est. Donnez une chance au blanc et il leur montrera bientôt s'il peut ou non prendre du poisson.

J'ai aussi un télégramme dont je désire donner lecture. J'avais écrit à un homme et envoyé une copie de la requête des Japonais et je lui demandais son opinion. Voici sa réponse:

C.-A., 30-31 mars 1925.

A. W. NEILL, M.P.

Monsieur, votre lettre m'a été lue par téléphone; suis parti pour la pêche et reviendrai dans deux semaines. Je puis contredire toutes déclarations des Japonais et fournir preuve avons pêché saumon avec succès dans ces eaux dans mêmes conditions. Ecrirai déclaration complète au retour.

Ceci, je crois, répond à l'allégation que l'on ne peut employer des blancs ou des Indiens; on le peut. L'autre allégation a un peu plus de poids; elle vient des propriétaires de bateaux et de salaisons, non des pêcheurs; on dit qu'ils furent les pionniers de l'industrie et qu'on ne devrait pas les en exclure. C'est là un argument que prise le blanc. J'ai également étudié ce point soigneusement, mais on ne peut le soutenir, sous ce rapport; nous ne tentons pas de chasser le capital japonais; nous n'essayons pas de chasser les Japonais de l'industrie. De fait, nous voulons bien qu'ils restent. Il est vrai qu'ils ne peuvent obtenir un permis en leur propre nom, mais ils peuvent faire ce que plusieurs ont déjà fait. Ils ont formé une compagnie avec quelques blancs à la tête des affaires et au moyen d'hypothèques ou de quelque autre moyen qui leur assurait le contrôle de l'entreprise

[M. Neill.]

ils ont poursuivi leurs opérations. Tout ce que nous leur demandons c'est qu'ils emploient des blancs. Cette condition est très raisonnable. Sur la côte occidentale, ils ont employé pendant des années des blancs seulement sur les navires de pêche au hareng appartenant à des Japonais et ces navires transportaient leur poisson aux salaisons japonaises. On ne peut se plaindre sous ce rapport. Ils ont prétendu aussi qu'ils étaient les plus à même de conduire ce commerce, qu'il leur convient tout particulièrement parce qu'ils connaissent les besoins du marché oriental et sont maîtres du commerce là-bas. Je désire expliquer cela. Le marché de ce hareng ne se trouve nullement au Japon,—si on en place sur ce marché, c'est en très petite quantité; le vrai marché est en Chine, et ces Japonais expédient le hareng au Japon, je suppose, pour le transporter ensuite en Chine. Pour répondre à l'allégation que si nous intervenons trop dans leurs affaires nous perdrons peut-être ce commerce important, permettez-moi de citer un télégramme que j'ai reçu l'autre jour d'un fonctionnaire du Gouvernement:

Les étudiants du Sud de la Chine empêchent la mise sur le marché de tout hareng salé de provenance japonaise là-bas, et les correspondants et les dépêches de journaux de l'Orient mentionnent la destruction de cargaisons que l'on supposait de provenance japonaise.

Quand ils voient arriver là de ce hareng séché et salé qu'ils soupçonnent d'origine japonaise, ils le brûlent. J'ai ici une lettre adressée par un marchand chinois à son agent à Vancouver et exprimant la même opinion. En résumé, il dit: "Pour l'amour du ciel, ne laissez pas savoir qu'il est préparé par des Japonais." Qu'on me permette de citer quelques phrases:

Si vous ne pouvez obtenir de l'espace sur un steamer venant en ligne droite, vous devrez faire transborder les marchandises à Hongkong ou à Shanghï. Cette denrée ne doit pas être expédiée sur un steamer japonais, car nous ne voulons pas qu'un nom de steamer japonais apparaisse sur le connaissement ni sur aucun autre document. Pour éviter tout soupçon, nous désirons que vous marquiez les boîtes comme l'échantillon que nous vous avons envoyé le 5 juillet 1924. On devrait aussi écrire sur la boîte: "Origine canadienne". On devrait employer le sceau du Gouvernement si la chose est possible.

Nous croyons que vous voudrez bien nous aider à nous éviter des difficultés. Nous désirons que vous écriviez une lettre au consul britannique pour lui demander de faire disparaître tout soupçon de provenance japonaise. On doit faire en sorte que les fonctionnaires chinois et la chambre de commerce comprennent que ce poisson est un produit canadien et non japonais.

Il est évident que le marché auquel est destinée cette denrée en définitive est en Chine. Les marchands chinois veulent bien l'acheter des blancs, mais ils ont grande peur que ces cargaisons puissent être soupçonnées de pro-

venance japonaise. Je ne crois donc pas que nous devions accorder beaucoup d'attention à la prétention des Japonais qui disent que ce marché sera perdu s'ils n'obtiennent pas les privilèges qu'ils demandent.

J'en arrive maintenant à l'argument de l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner), argument lancé par les Japonais. On dit que ces hommes passeront de l'industrie de la pêche à celle de la culture des baies.

M. LADNER: Je ne veux pas qu'il soit dit que j'ai pris cet argument chez les Japonais. Il vient de personnes intéressées dans l'industrie fruitière et dans d'autres. Ces gens disent que les Japonais qui sont chassés de l'industrie de la pêche se lancent en masse dans ces autres industries. Quelle solution l'honorable député suggère-t-il à cette difficulté?

M. NEILL: Je ne veux faire aucune allusion personnelle à l'honorable député. Mon esprit était tellement absorbé par cette correspondance que je voulais parler de ces correspondants, sans aucune intention de critiquer l'honorable député lui-même. Je n'ai aucun doute qu'il ne possède des lettres dans le sens qu'il dit. Je veux maintenant m'occuper de cet argument.

J'ai entendu dire que quelques-uns de ces Japonais sont allés en Sibérie pour s'y livrer à la pêche. Je ne sais pas quelle valeur on peut accorder à cette prétention, mais j'y crois peu. Je veux bien admettre que la plupart de ces Japonais ont à trouver d'autres occupations. Mais il y a 60,000 Orientaux dans la Colombie-Anglaise, et si l'on en enlève 200 chaque année à l'industrie du saumon, cela ne causera pas beaucoup d'inconvénients, en les répartissant sur les 60,000 occupés dans d'autres industries. Ce qui est bien plus important, c'est l'afflux constant des Orientaux. Les restrictions ne s'appliquent pas à un aussi grand nombre qu'il le croit, mais à quoi bon enlever une couple de centaines de Japonais à l'industrie du saumon s'ils nous arrivent chaque année par milliers? C'est là qu'est le mal et nous devons y mettre fin.

Je veux insister là-dessus et attirer particulièrement l'attention de la Chambre sur les deux premiers paragraphes d'une résolution adoptée par la législature de la Colombie-Anglaise. Le texte de cette résolution est long et je demande la permission de l'inscrire au hansard. Il est permis de croire que, lorsque la législature d'une province adopte une résolution, cela représente assez bien les vues de cette province sur le sujet de cette résolution. C'est la résolution antiorientale la plus violente que j'aie jamais vue adopter par la législature de la Colombie-Anglaise, et j'en ai vu adopter un bon nombre dans le passé.

Cette Chambre se déclare absolument opposée à la continuation de l'afflux des Orientaux dans cette province et de plus en faveur de toute modification qu'il serait nécessaire d'apporter à la loi de l'immigration du Canada pour prohiber complètement l'immigration asiatique en Canada.

En outre, cette Chambre exprime l'avis que le champ des activités industrielles et commerciales de tous les Orientaux demeurant actuellement en Canada devrait être limité par une loi.

La Chambre est d'avis qu'une humble adresse soit présentée à Son Honneur le lieutenant-gouverneur en Conseil, le priant de faire transmettre le texte de ce projet de résolution à l'honorable secrétaire d'Etat ou à tout autre personnage officiel compétent à Ottawa, pour qu'il soit présenté à Son Excellence le Gouverneur général en Conseil.

La Chambre est enfin d'avis que le gouvernement du Dominion du Canada soit respectueusement requis de n'accorder l'adhésion du Canada à aucun traité ou engagement international, de quelque forme que ce soit, ayant pour effet de limiter l'autorité ou le pouvoir des législatures provinciales quant à la réglementation des activités sociales et industrielles dans ces provinces; et, de plus, que le gouvernement du Dominion du Canada soit respectueusement requis de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour faire dénoncer tout traité dont les termes et les stipulations auraient pour effet de priver le Dominion du Canada du pouvoir de réglementer, de restreindre et de prohiber l'immigration asiatique.

Vous le voyez, la législature professe la continuation de cette politique restrictive pour toutes les lignes d'affaires. Cette résolution fut votée par la législature de la Colombie-Anglaise le 17 décembre dernier, et je tiens à faire remarquer les conditions spéciales dans lesquelles cette question fut mise aux voix. Si l'on examine les archives de la législature de la Colombie-Anglaise, l'on voit qu'il se produisit un fait dont on ne retrouve pas d'exemple, à ma connaissance, dans aucune assemblée législative du monde. On exigea un scrutin—nous savons comment cela se fait—; 43 votèrent pour et personne contre. Un certain nombre de députés, 43, qui partageaient tous la même opinion, exigèrent un scrutin afin de consigner au dossier le fait qu'ils étaient présents et qu'ils exprimèrent cette opinion. Le procès-verbal de la Chambre constate que trois membres étaient absents, et il cite le nom de ces absents; ce qui portait le nombre des députés à 46; un siège était vacant par suite de la mort d'un député et l'Orateur occupait le fauteuil; en comptant ces deux derniers, on a l'effectif complet de la Chambre, soit 48 membres. Cela démontre que ces hommes étaient décidés à consigner le scrutin au dossier, puisqu'ils exigèrent ce scrutin à propos d'une question qui ne suscitait pas d'opposition. On voit que le politicien de la Colombie-Anglaise est toujours aux écoutes et qu'il sait ce que ses mandataires pensent de la question. Je vous signale

également le fait que ces députés désiraient à cette époque qu'on apporte de nouvelles restrictions. On peut encore prétendre que je n'ai pas complètement répondu à la question de l'honorable représentant de Vancouver-Sud touchant les producteurs de fruits baies. Il acceptera peut-être le témoignage de ces producteurs eux-mêmes. Les 17 et 18 février 1925, les Fermiers-Unis de la Colombie-Anglaise se réunirent à Revelstoke et adoptèrent une longue résolution, que je désire consigner au hansard:

Considérant que la population orientale de la Colombie-Anglaise est d'environ 60,000, qu'elle possède ou afferme 26,000 acres de terre, et que, si on n'y met bon ordre, elle forcera les maraîchers blancs qui restent encore à quitter la terre, et en ce faisant, portera un coup fatal à la population de race blanche.

Considérant que le refus des Orientaux, sauf de la majorité des Japonais qui consentent volontiers à unir leurs efforts aux autres, bien qu'ils prennent la place des blancs sur la terre, de s'unir aux syndicats de vente en commun sur lesquels la plus grande partie des maraîchers et des arboriculteurs fruitiers de race blanche fondent leurs plus grands espoirs, rend nuls les efforts de ces syndicats, et

Considérant que, dans la pêche, l'industrie forestière, le commerce de détail et plusieurs autres genres d'affaires, ils évincent, par leurs activités et par la réduction arbitraire des prix, leurs concurrents blancs, qui vivent selon les coutumes canadiennes, et

Considérant que les Orientaux expédient chaque année dans leur pays d'origine, par l'intermédiaire des banques et de la poste, environ 16 millions de dollars, dont ils privent le commerce canadien, et

Considérant qu'il est dans les meilleurs intérêts du Canada que la population soit homogène et non mixte, aussi bien pour assurer la force de la nation en temps de guerre que le progrès de ses institutions en temps de paix.

Les délégués des Fermiers-Unis de la Colombie-Anglaise réunis en congrès à Revelstoke, les 17 et 18 février 1925, approuvent la résolution relative à l'exclusion des Orientaux envoyée à Ottawa par le gouvernement de la Colombie-Anglaise, et demandent avec instance qu'on défende aux Orientaux de posséder ou de louer des fermes au Canada et qu'on adopte des mesures législatives propres à empêcher les Orientaux de faire concurrence aux commerçants canadiens.

J'attire l'attention de mes honorables collègues sur le dernier paragraphe. Loin de demander que les Japonais ne soient plus assujétis à cette restriction, ils demandent qu'on l'applique à d'autres et disent-ils, "qu'on empêche les Orientaux de faire concurrence aux commerçants canadiens". En outre, ils désirent que la même mesure s'applique quant à la possession de fermes au Canada. Je crois que cela suffit. Ils désirent qu'on adopte les mêmes mesures de restriction qu'en Californie, c'est-à-dire une loi empêchant les Orientaux de posséder ou de louer une ferme, dans le but de se livrer à l'agriculture. Cela relève naturellement des autorités provinciales, et je n'en parle que pour démontrer que les Fermiers-Unis de la Colombie-Anglaise ne s'opposent pas à ce qu'on empêche les Orientaux de se livrer à l'industrie de la pêche; ils désirent seulement qu'on augmente encore les restrictions auxquelles sont assujétis ces gens.

M. McQUARRIE: L'honorable député a-t-il examiné la question de savoir si, vu l'existence du traité japonais, une province peut adopter une telle loi?

M. NEILL: Monsieur l'Orateur, c'est à côté de la question, et je parle déjà depuis longtemps; mais je suppose que je n'enfreins pas le règlement en répondant à cette question. Oui, j'ai examiné ce point et je crois que la province aurait le droit de légiférer en ce sens. Voici le traité japonais en question; le paragraphe 4 de l'article 1 décrète:

Il leur sera permis...

Ces paroles se rapportent aux nationaux des deux races.

...de posséder ou louer et occuper des maisons, manufactures...et de louer des terrains pour leur résidence, ou leur commerce, leur industrie ou pour d'autres objets légitimes, de la même manière que les sujets natifs.

Des juristes éminents ont soutenu que cet article s'applique à l'achat ou la location de terre pour le commerce, l'industrie et autres objets semblables. Le paragraphe suivant est celui qui, si je ne me trompe, a trait aux fermes. Il y est dit:

Ils auront, à condition de réciprocité, pleine liberté d'acquérir et posséder toutes sortes de biens.

Et ainsi de suite. J'attire l'attention sur les mots "à condition de réciprocité". C'est-à-dire: "Vous pouvez faire ce que nous faisons." La loi japonaise ne permet pas à un blanc d'acquérir ou de posséder des terres dans le but de se livrer à l'agriculture au Japon, bien qu'il puisse le faire dans un but commercial. Il nous est donc absolument permis, puisque les Japonais ne nous permettent pas de le faire, de les empêcher d'agir de la sorte en Colombie-Anglaise. J'ai discuté ce point avec l'un des meilleures avocats de la couronne, à Ottawa, et il fut d'avis que j'avais raison. Il ajouta qu'on ne pourrait en décider définitivement, néanmoins, tant qu'un appel ne serait pas interjeté devant le Conseil privé, et je lui dis que je tâcherais de faire soulever la question par un particulier de la Colombie-Anglaise. J'ai le plaisir de dire que j'ai intéressé à cette question le député qui représente ma circonscription à la législature provinciale; il m'a promis de porter ce sujet à l'attention de la législature de la Colombie-Anglaise à sa prochaine session. J'ai déjà parlé longuement de cette matière, monsieur l'Orateur. Je voulais démontrer que ces restrictions mises en vigueur sur la proposition d'une commission impartiale, avaient

été inspirées par la sagesse et exécutées avec justice et modération, et sans nuire à aucune industrie.

J'ai déjà dit que je voulais parler de ce que le Gouvernement avait fait à ce propos et j'ai signalé ce qu'il avait fait pour donner suite à cette résolution et tenir les engagements pris. J'ai dit qu'il avait adopté la loi d'immigration chinoise, dont l'application a produit d'excellents résultats. Il en est de même des mesures de restriction auxquelles j'ai fait allusion. En troisième lieu il a réduit le chiffre de l'immigration. Maintenant il y a un article de l'engagement d'honneur—que j'ai ici et dont je ne vous imposerai pas la lecture—où il est dit que pas plus de 400 par année—dans ce temps-là—ouvriers agricoles, domestiques ou valets ne pourront obtenir du gouvernement japonais la permission d'emigner au Canada. Ce chiffre, on le remarquera, s'applique à ces deux groupes seulement. L'année dernière, le gouvernement actuel l'abaissa à 150; malheureusement la porte reste ouverte à d'autres groupes que ces deux-là; soit aux femmes, aux enfants, aux familles qui peuvent émigrer à volonté. Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre à discuter cette question. Sur ce point il est reconnu que l'engagement d'honneur n'a pas donné de résultats. Et je devrai dire que si les autorités méritent des félicitations pour la manière dont on a appliqué la loi d'immigration chinoise, je ne saurais en dire autant quant à ce qui concerne les Japonais. Les autorités ont l'air de considérer l'immigration japonaise, en vertu de l'engagement d'honneur, comme une affaire qui ne les intéresse pas. Je ne sais pas si les fonctionnaires chargés de son application en ont même une copie et ils ne semblent pas en comprendre bien clairement les dispositions. Quoiqu'il en soit ils n'ont pas l'air de s'occuper autant de son application, que de celle de la loi d'immigration chinoise. On a fixé le chiffre de l'immigration à cent cinquante l'année dernière. D'après les documents que j'ai obtenus à la Chambre l'autre jour il était établi qu'il en était venu cent quarante-six; mais, même cela, ne nous dit tout ce qui en est. Si je voulais en prendre le temps je pourrais démontrer que sur ces 146 immigrants, 33 sont entrés illégalement. A quoi bon discuter là-dessus quand 262 femmes ont réussi à entrer au pays ainsi qu'une centaine ou deux cents autres qui ont été admises comme membre de familles. Les jeunes gens de dix-sept ans peuvent entrer de cette façon en aussi grand nombre que vous le voulez, et vous ne pouvez pas dire si un jeune Japonais a dix-sept ou vingt et un ans. Un jeune Japonais peut déclarer faire partie de la famille d'un tel au pays depuis vingt ans. De sorte que je ne prendrai pas plus de temps de la Chambre à ce propos; il ne fait aucun doute que les choses n'aillent pas comme elles devraient aller.

Voilà ce que le Gouvernement a accompli; c'est bien et c'est beaucoup mieux que ce les gouvernement antérieurs ont fait à ce propos. Mais je veux croire que le Gouvernement ne m'en voudra pas si je dis que tout en étant bonnes ces dispositions ne sont pas suffisantes. La population de la Colombie-Anglaise s'éveille. Cette propagande a mis son attention en éveil, et a amené une sorte de réaction. On commence à s'énerver; on veut de l'action. J'ai reçu beaucoup de lettres et de dépêches, mais je n'en citerai que deux. En voici une des *Native Sons*:

Nous attendons une action déterminée dès la présente session quant à l'immigration japonaise.

C'est là le ton de la demande—de l'action et au cours de la présente session. En voici une autre d'une réunion de 607 femmes à Vancouver et je suis heureux de voir les Canadiennes s'occuper de cette question. On me dit: "Approuvons de tout cœur votre attitude", et on réclame qu'on agisse dès la présente session. Ces femmes se réclament de la résolution de 1922 et de l'assurance donnée le 11 juillet de l'année dernière par le premier ministre. Ce sont des actes qu'on demande.

Maintenant j'aurais un moyen bien simple à proposer à l'attention du Gouvernement. Il serait d'exécution facile. On exigerait de chaque Japonais venant au Canada un passeport d'un fonctionnaire Japonais au Japon: c'est la loi actuelle. Il ne serait nécessaire que d'ajouter un règlement de plus, après entente avec le gouvernement du Japon: ce serait d'exiger de tout Japonais arrivant en Colombie-Anglaise qu'il présente un passeport portant non seulement la signature du fonctionnaire de son pays d'origine, mais le visa du représentant canadien au Japon, avec l'entente—secrète si vous aimez mieux—que ce dernier n'y apposera jamais ce visa. Voilà toute l'affaire en peu de mots. Il ne serait pas nécessaire d'avoir une nouvelle loi: ce serait un avantage. Ce moyen sauvegarderait la dignité des Japonais, car il existe un précédent; on ne pourrait rien y voir d'offensant; il leur serait loisible d'y souscrire et il n'y aurait pas lieu de faire des représentations énergiques comme les Etats-Unis qui ont tant aigri les Japonais. Une mesure de ce genre remédierait absolument à la situation, je crois. Je suggère qu'on y ajoute, si possible, l'établissement d'un système d'inscription tel que nous en avions lors de la mise en vigueur de la loi

relative à l'immigration chinoise. En faisant l'inscription des Chinois, on découvrit qu'il y avait au Canada, 25 p. 100 de Chinois de plus que n'en indiquaient les registres. Je ne soutiens pas qu'il faille procéder ainsi envers les Japonais pour molester ceux qui sont au Canada; je les laisserais en liberté, mais j'utiliserais la mesure pour empêcher l'immigration clandestine qu'on serait fort tenté de pratiquer après l'adoption d'un règlement comme celui que je préconise.

C'est le temps d'agir, ou jamais, et je crois parler dans l'intérêt du Japon aussi bien que de celui du Canada. Il n'est pas sage d'attendre la surexcitation de l'opinion, comme aux Etats-Unis, pour adopter à la vapeur quelque mesure d'exclusion qui paraîtrait insultante aux Japonais. Nous devrions leur expliquer d'un ton calme et résolu que s'ils ne souscrivent pas à quelque disposition de ce genre pour restreindre efficacement l'immigration, ils devront s'attendre que tôt ou tard nous suivions les traces des Etats-Unis. D'autres nations commencent à restreintre l'immigration orientale. J'ai été en communication avec des dominions et d'autres pays, et je constate que c'est de plus en plus le cas. En Afrique où la situation est pire qu'ici, on a dû depuis longtemps interdire absolument toute immigration d'Orientaux, tant la crise était aiguë. Ils en sont venus là-bas au point d'établir ce qu'ils appellent le système du rapatriement facultatif. Le problème asiatique n'y met pas les Japonais en cause mais les naturels de l'Inde. Le système, dans quelques provinces, surtout dans celles où les Orientaux sont plus nombreux que les blancs, consiste à dire à tout Indien qui veut retourner dans son pays: "Nous vous paierons votre passage du centre de l'Afrique, s'il y a lieu, jusqu'au port d'embarquement. Nous vous paierons votre passage sur le paquebot jusqu'à l'Inde. Nous vous achèterons un billet de chemin de fer jusqu'au point le plus reculé de l'Inde, à votre arrivée là-bas, et quand vous serez rendu dans votre village natal nous vous donnerons $50 en argent et nos bons souhaits". Cela se pratique depuis quelques années. Le fonctionnaire qui m'a écrit à ce sujet m'a fait observer qu'ils en sont presque arrivés à la limite où le système puisse réussir. Ils ont rapatrié tous les indigènes disposés à partir volontairement, et ils songent maintenant à rendre la chose obligatoire dans l'avenir. Voilà où nous allons si nous ne saisissons pas l'occasion par les cheveux.

Monsieur l'Orateur, il y a des élections dans l'air, j'en flaire les indices. Nous en sommes à cette période dans la vie de ce Parlement, comme de tous les parlements, où il est de bonne guerre pour un parti ou un député indépendant d'attaquer le gouvernement. Le temps approche où l'on ne pourra espérer beaucoup plus du Gouvernement, soit en lois, soit en subventions jugées nécessaires et en tout cas on se rend toujours populaire à dauber un ministère. Si un député est indépendant et appuie le Gouvernement, comme de raison on le traite d'opportuniste, s'il le combat, on l'appelle un patriote et c'est un indice de sa sincérité, dit-on. Parfois, mais parfois aussi c'est un simple signe de faiblesse morale. Je me rappelle le cas d'un magistrat; il me raconta qu'il avait à juger une cause dans laquelle son frère était impliqué; il rendit jugement contre son frère bien que celui-ci eût raison, de crainte de passer pour avoir favorisé un parent. Il s'imaginait par là avoir fait preuve d'indépendance et de courage. Il n'a montré que sa lâcheté et sa pusillanimité, à mon sens. Il est aussi condamnable de craindre l'opinion du peuple que de se laisser influencer par des considérations de parenté. Je pourrais peut-être suivre les traces du parti progressiste pour ce qui est d'avoir présenté l'autre jour un amendement dans lequel il exprimait son opinion sur le Gouvernement. Je l'ai ici, et c'est une expression d'opinion très sévère. L'amendement était irrégulier, comme de raison, mais si je croyais que le Gouvernement est aussi mauvais qu'on l'y représente, il y aurait longtemps que je travaillerais à le renverser. Il me serait très facile de rédiger un amendement, sachant que vous allez le déclarer irrégulier, monsieur l'Orateur, et qu'il n'embarrassera pas le Gouvernement outre mesure. Je pourrais exposer dans cet amendement plusieurs mesures qui seraient très populaires dans mon comté, et y joindre une dénonciation ardente du ministère qui ne les exécute pas. Je m'assurerais ainsi une publicité à bon compte parmi les gens irréfléchis. Mais mes mandants se composent pour la plupart non d'étourdis, mais de gens intelligents, au cerveau clair, et je ne pense pas qu'il fussent dupes du procédé. Ils n'ont que faire des longues dissertations sur des sujets d'un intérêt purement spéculatif. On ne les influence pas avec de brillants sophismes.

M. FORKE: Voilà bien trois heures que vous parlez.

M. NEILL: Voilà trois heures que je parle? En quoi cette observation s'applique-t-elle?

M. FORKE: Vous avez dénoncé les longs discours.

M. NEILL: Oui, les longs discours sur des sujets d'un intérêt purement spéculatif, comme

on en fait si souvent de votre côté. C'est autre chose. J'en appelle à ceux qui m'ont écouté—non pendant trois heures, comme l'affirme notre collègue, qui pourrait faire preuve de plus d'exactitude, puisqu'il a la pendule devant les yeux—j'en appelle à tous ceux qui m'ont écouté, est-ce que j'ai traité de questions purement subjectives? Ai-je discuté la question de savoir si les Français devraient évacuer la Rhur ou pourquoi le Gouvernement canadien n'a pas fait connaître son opinion sur le traité des sept puissances? J'ai parlé de questions qui sont d'un intérêt immédiat pour la Colombie-Anglaise et pour la circonscription qui m'a élu au Parlement.

Revenant à mes commettants de Comox-Alberni, si notre collègue veut me permettre de continuer sur ce sujet, car après tout il s'agit de mes électeurs et non des siens, je dirai que ceux-ci souffrent d'un vice astigmatique de la vue qui n'aperçoit que le résultat obtenu dans toute mesure politique. Quand ce résultat se montre clairement, mes électeurs ont le bon sens de le reconnaître et la sagesse d'y conformer leur attitude.

Au lieu de condamner le Gouvernement parce qu'il n'a pas agi, à notre gré, aussi promptement qu'il l'aurait dû en ce qui concerne les mesures à opposer à l'immigration orientale, je consens volontiers à faire confiance au Gouvernement et en particulier au premier ministre qui me paraît sincère à ce sujet. Je crois qu'il va nous donner satisfaction sans retard en mettant en pratique les résolutions de 1922 confirmées par sa déclaration du 11 juillet dernier. Si le Gouvernement agit suivant les données que je lui ai indiquées, au lieu de s'en tenir à prolonger l'entente qui ne nous a pas satisfaits; s'il s'en rapporte à notre manière de voir, alors le peuple de la Colombie-Anglaise reconnaîtra, j'en suis sûr, que le Gouvernement a fait un bien immense à notre province, qui ne pourra que grandir avec les années. Mais j'insiste pour lui faire savoir que le temps des promesses est passé; il nous faut des actes. S'il agit, les électeurs de la Colombie-Anglaise le reconnaîtront en lui accordant leurs suffrages lors des prochaines élections.

M. DUFF: Monsieur l'Orateur, je désire féliciter notre collègue de Comox-Alberni (M. Neill) pour l'intéressant discours qu'il nous a fait hier et aujourd'hui. Je partage sa manière de voir sur la question de la pêche dans sa province, mais je ne suis plus d'accord avec lui dans la question de la défense côtière tant sur le Pacifique que sur l'Atlantique. Je rends hommage à la sincérité de ses opinions à cet égard, et pour ce motif je ne les discuterai pas ce soir.

En ce qui concerne la question de la pêche, que l'honorable membre a traitée d'une manière si entendue, je désire dire un mot au sujet de mes collègues qui m'accompagnèrent dans ma mission en Colombie-Anglaise lorsque nous fûmes chargés d'aller y faire une enquête il y a deux ou trois ans. Comme président de la commission mes fonctions se bornaient à occuper le fauteuil et à voir à ce que nos délibérations se fissent régulièrement; mais le travail effectif a été accompli par mes collègues qui, au nombre de cinq, ont rendu de grands services à l'industrie piscicole de la Colombie-Anglaise. On me permettra d'ajouter que notre mission a coûté la moitié moins au Trésor que les autres commissions antérieures qui ont eu à s'occuper des pêcheries de cette province.

Je passe maintenant au projet de budget et autres questions qui ont été soulevées et cours du débat commencé. Je ne voudrais toucher qu'à la question de l'attitude du Gouvernement à l'égard de la Nouvelle-Ecosse et aux remarques du ministre intérimaire des Finances en présentant son budjet. Dans son exposé budgétaire, le Gouvernement a tenté de démontrer d'une façon très pratique à la population de la Nouvelle-Ecosse qu'il sympathise avec elle. Les mesures qu'il propose en ce qui regarde l'industrie du charbonnage au Canada,—de fait ces mesures s'appliquent non seulement aux houillères de la Nouvelle-Ecosse mais à celles de toutes les autres provinces du Dominion,—méritent les plus grands éloges tant de la part du Parlement que du public en général. Il ne peut pas l'oublier.

Monsieur l'Orateur, le Gouvernement a tenté de venir en aide à la province de la Nouvelle-Ecosse l'année dernière, aussi bien que cette année. Au cours de la dernière session, le Parlement a voté un crédit de $200,000 afin de réduire les prix de transport de la houille de la Nouvelle-Ecosse et de lui permettre d'atteindre plus facilement les marchés des provinces de Québec et d'Ontario. Or, l'industrie des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse a profité de cette subvention de l'Etat à tel point qu'elle a pu expédier sa houille à 100 milles plus à l'ouest qu'elle n'avait été en mesure de le faire par le passé. Et cette année, le Gouvernement a fait un peu plus dans la bonne voie; il a déposé une résolution concernant la conversion du charbon menu en coke. Je ne sais si j'ai le droit de traiter cette question au cours du présent débat; je dirai toutefois en passant que la population de la Nouvelle-Ecosse et, de fait,

les gens de toutes les autres provinces où l'industrie des charbonnages est exploitée, doivent les remerciements les plus sincères au Gouvernement et au Parlement pour la préparation et l'adoption de cette loi.

De plus, lors du dépôt du budget, le Gouvernement a relevé de 14c. à 50c. par tonne les droits sur le charbon menu. Quoique je sois un tenant irréductible d'un tarif douanier très bas,—de fait, si c'était possible, je voudrais voir le libre-échange en vigueur au Canada,—je ne vois pas d'objection au relèvement des droits sur le charbon menu afin de le placer sur le même pied que les autres variétés de houille.

Le Gouvernement a démontré à la population de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton, où les plus grandes quantités de houille sont extraites, qu'il est en mesure de régler ces problèmes d'une manière pratique. Nos gouvernants en effet ne se laissent pas influencer par les articles de journaux ni par les racontars de la rue; ils tiennent des conférences avec les représentants attitrés des Provinces maritimes, qui ont été si vertement critiqués dans les journaux, au cours des derniers mois, parce qu'ils ne crient pas sur les toits tous les pas et démarches qu'ils ont faits au jour le jour. Il n'est que juste de le dire, les représentants de la Nouvelle-Ecosse ont multiplié leurs pas et demarches depuis deux ou trois ans auprès du Gouvernement, pour qu'il fasse quelque chose afin de régler les problèmes de l'industrie des charbonnages. Et le Gouvernement à mon avis, montre d'une manière pratique la sympathie qu'il éprouve à l'égard des mineurs de houille de la Nouvelle-Ecosse et de tout le pays, par les mesures qu'il soumet en ce moment à la sanction du Parlement canadien.

Nous avons tous entendu hier soir l'éloquent discours de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Les observations de l'honorable représentante n'avaient guère de rapports avec l'exposé budgétaire. Etant donné le fait toutefois que, pour des raisons sentimentales peut-être, monsieur l'Orateur, vous vous êtes abstenu de rappeler l'honorable représentante à la question et lui avez permis de continuer, j'ose espérer que vous me traiterez avec la même courtoisie cet après-midi; il n'est que juste et raisonnable à mon sens que l'autre côté de la question soit exposé au Parlement et au pays.

Il est incontestable, qu'au cours des dernières semaines, la situation dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse a fait couler des flots d'encre et de paroles. Une observation qu'a faite hier soir l'honorable représentante de Grey-Sud-Est m'a cependant frappé. Vous vous rappelez peut-être, monsieur l'Orateur, qu'au cours de ses observations, l'honorable représentante, parlant de la situation dans laquelle se trouvent les mineurs du Cap-Breton, a déclaré que ces pauvres gens sont fiers et qu'ils ne désirent nullement recevoir la charité ou l'assistance de qui que ce soit. C'est parfaitement exact. C'est un fait constaté par l'histoire que les Ecossais sont une race fière. Et il ne faut pas perdre de vue que, non seulement les mineurs du Cap-Breton, mais toute la population de la Nouvelle-Ecosse appartiennent à une race fière. Bien que notre population soit hospitalière et disposée à recevoir avec bienveillance tous les étrangers qui viennent nous visiter, je le répète cependant, nous sommes des gens fiers et nous ressentons vivement toute intervention intempestive de la part des étrangers. Je ne désire cependant pas critiquer l'attitude de l'honorable représentante étant donné qu'elle est la seule...

M. IRVINE: L'honorable député prétend-il que la population de la Nouvelle-Ecosse est humiliée du fait des contributions charitables que les autres provinces envoient aux mineurs en grève du Cap-Breton?

M. DUFF: Je traiterai cet aspect de la question tout à l'heure. J'expliquerai notre mentalité et établirai d'une façon concluante que, si la population de la Nouvelle-Ecosse apprécie à leur valeur les sentiments de sympathie et les secours qui lui sont accordés en cas de nécessité, le temps n'est pas encore arrivé pour les gens des autres parties du Canada de se faire du mauvais sang au sujet de la situation des mineurs, sans consulter d'abord les autorités provinciales et, en second lieu, les représentants autorisés de cette province au Parlement fédéral.

M. BROWN: L'honorable député prétend-il que les souscriptions perçues à Ottawa pour le soulagement de ces malheureux sont inacceptables ou que nous n'avons pas eu raison d'intervenir?

M. DUFF: Je crois que c'est exact. Les citoyens d'Ottawa feraient mieux de s'occuper de leurs propres miséreux avec l'argent qu'ils dépensent pour la soi-disant détresse du Cap-Breton. Ces citoyens sont sans doute de bonne foi et ils sont animés des plus pures intentions. Cependant, ils auraient mieux fait de consulter d'abord ceux qui sont au courant de la situation de la Nouvelle-Ecosse et connaissent la nature du secours à apporter à cette province. Il est incontestable qu'il y a des cas de misère à Cap-Breton où sévit la grève et, hier soir, l'honorable député de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) a fait un tableau...

M. BROWN: Le premier ministre du Canada ne nous a-t-il pas fourni un splendide exemple en donnant sa propre contribution?

M. DUFF: Mon collègue sait certainement que le premier ministre a le cœur le plus généreux du pays. Voilà une des raisons pour lesquelles il occupe cette haute position et qu'il a si largement souscrit. Je le répète, les citoyens de la Nouvelle-Ecosse sont un peuple fier, et il ne sied pas à qui que ce soit ou à aucune association de faire parvenir des souscriptions à la Nouvelle-Ecosse lorsque tous les jours les journaux disent que la législature et les représentants de cette province ne font pas leur devoir. Je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable député de Lisgar (M. Brown) ou qui que ce soit envoient 50 ou 1,000 dollars aux habitants du Cap-Breton. Cela les regarde. Mais, je le répète, c'est un peuple fier, et quant à cela, ils sont en état de s'occuper eux-mêmes de leurs difficultés et de leurs malheurs.

L'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) nous a cité certains cas et nous a raconté ce qu'elle a vu au Cap-Breton. Il est vrai qu'une grève dure depuis quelque temps dans cette région, mais même sans cela, on remarquerait des exemples de pauvreté dans un territoire de cette dimension. Cependant l'honorable représentante au retour de cette région veut nous faire croire que la situation y est bien pire que dans les autres parties du pays. Après avoir entendu ses observations et lu ses commentaires, je vous dis que vous trouverez dans n'importe quel grand centre un état de choses bien plus déplorable en dépit de la grève qui existe là-bas. Qu'a-t-elle dit? Je ne veux pas récriminer, mais elle nous a appris elle-même qu'à son arrivée à la gare à Sydney en route pour Glace-Bay—et je suppose qu'elle y est allée à la demande de cette personne—elle a rencontré le maire de Glace-Bay. Qui est-il? Elle a dit également, en dénonçant le gouvernement provincial et les députés, que le parti ouvrier n'avait pas de représentant au parlement. Sans doute, l'honorable représentante n'a pas rencontré l'homme qu'il fallait ou n'a pas appris l'histoire exacte en sa compagnie, parce que le maire de Glace-Bay est membre de la législature de la Nouvelle-Ecosse et est reconnu comme représentant ouvrier. Il y a aussi deux autres députés ouvriers du Cap-Breton à l'assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse, et si je ne me trompe, il y en a un du comté de Cumberland. Cette dame a été rencontrée par le maire de Glace-Bay, et, évidemment, d'après ce qu'elle nous raconte, ce maire qui est député ouvrier de cette ville, l'a mise sur la piste de tous les cas de misère. Et qu'a-t-elle découvert? Elle a trouvé que les gens sont affamés après une grève de trois semaines. Cela est tout naturel, mais elle ne s'est pas renseignée sur les détails et n'a pas cherché à savoir combien ne l'étaient pas après cette grève de trois semaines. Elle n'a pas su que les chefs de vingt familles qui sont aidés par le comité de secours dans la ville de Glace-Bay avaient chacun 5,000 dollars en banque. C'est ce qu'elle n'a pas essayé de savoir et qui amusera les honorables députés. L'honorable représentante de Grey-Sud-Est a parlé des enfants d'écoles, et on se rappellera qu'elle a dit avoir vu des écoliers de quatre ans, la faim empreinte sur leurs traits. Bien que notre collègue ait été institutrice durant plusieurs années, elle n'a pas étudié la loi de la Nouvelle-Ecosse, parce que cette loi défend aux enfants de moins de cinq ans d'aller à la classe. Elle a dit qu'elle avait visité cette école, qu'elle y avait vu un grand nombre d'enfants qui souffraient de la faim et qu'on avait dû leur servir de la soupe chaude au milieu de la journée parce qu'ils n'en pouvaient obtenir à la maison. Un incident très amusant s'est produit jeudi dernier à une de ces stations où on fait la distribution de la soupe. M. Alexander S. McNeil,—je ne crois pas le désobliger en le nommant,—est surintendant des mines pour toute la région du Cap-Breton. C'est un homme du peuple. Il a commencé à travailler dans les mines comme apprenti et, grâce à son énergie et à ses talents, s'est élevé à sa position actuelle. Cet homme a un des plus beaux caractères qu'il m'ait jamais été donné de rencontrer, ce que reconnaîtront, je pense, tous ceux qui le connaissent. Jeudi dernier vers midi et demi Mme McNeil devint inquiète parce que ses trois petits n'étaient pas revenus de l'école. Elle téléphona à son mari pour savoir s'il en avait appris quelque chose; il n'en savait rien. Vers une heure et demie elle appela l'école et demanda si ses enfants étaient partis. La réponse lui vint que ses trois enfants étaient partis avec les autres pour aller chercher de la soupe. Il ne faut donc pas accepter tel quel toutes ces histoires au sujet des postes de secours.

M. WOODSWORTH: L'honorable député de Lunenburg veut-il réellement nous faire croire que ceux qui administrent l'assistance sur les lieux ne savent pas à quoi s'en tenir sur la situation réelle; ou qu'il vient de citer là un incident qui soit usuel?

M. DUFF: J'ai dit tantôt, je crois, avant l'arrivée de l'honorable représentant, qu'incontestablement il y a de la pauvreté et de la misère au Cap-Breton. Mais il y avait de la misère là voilà trente-cinq ans, la pre-

mière fois que j'y allai sur un voilier. L'indigence et la misère s'y trouvent encore et s'y trouveraient même en l'absence de la grève. Je conviens que la misère y est plus grande aujourd'hui parce que ces pauvres mineurs ont versé, en 1924, $240,000 aux coffres des "United Mine Workers", une société qui jusqu'à présent n'a pas contribué un seul dollar au secours de ceux qui souffrent au Cap-Breton.

M. WOODSWORTH: L'honorable député ne sait pas que selon les règlements de cette association l'indemnité de grève n'est payée qu'après plusieurs semaines de chômage?

M. DUFF: Voilà donc une belle association pour le pauvre mineur. C'est toute ma réponse. Parce que cette association a un règlement en ce sens, est-ce que les chefs vont rester les bras croisés là-bas à Minneapolis, ou quelque part ailleurs dans un pays étranger, pendant que les mineurs du Cap-Breton meurent de faim et que le premier ministre, l'honorable député de Lisgar (M. Brown) et les autres parmi nous leur envoyons de l'aide de notre propre bourse?

M. WOODSWORTH: L'honorable député sait-il qu'en 1919, dans le district n° 18, le Gouvernement a prêté main forte aux "United Mine Workers of America" pour désorganiser la société locale et indépendante que les mineurs ont cherché à fonder?

M. DUFF: Cela n'a rien à voir à mes observations du moment; et je ne remonte pas jusque-là. Au cours des dernières années ces hommes qui souffrent ont versé deux millions de dollars à ce fonds; l'an dernier ils y versèrent $240,000. Et l'honorable député se plaint que ce Gouvernement, le gouvernement local et la municipalité ne font rien pour secourir ces gens alors que leurs propres fonds ne leur ont pas été envoyés pour soulager leur misère.

M. WOODSWORTH: Puis-je demander si l'honorable député ne sait pas qu'il y a deux ans les tribunaux appuyèrent les "United Mine Workers of America" lorsque les mineurs tentèrent de garder leurs propres contributions chez eux et nommer leurs propres officiers? Que les "United Mine Workers" nommèrent des officiers provisoires et que la compagnie traita avec ces officiers et non pas avec ceux que les mineurs eux-mêmes avaient choisis?

M. DUFF: Je ne discute pas les points de droit en cette affaire. En l'espèce, je me rallie peut-être aux "United Mine Workers". Voici la situation: Quant à ces mineurs auxquels l'honorable représentant de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) et l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) font mine de prendre un si grand intérêt, il sait qu'ils meurent de faim et pourtant il n'élève pas la voix pour dire aux "United Mine Workers of America": Pour l'amour du ciel envoyez-leur une part des $240,000 qu'ils ont versés à la caisse l'an dernier. Peu importe la loi; ce n'est pas à la loi qu'on songe en présence d'une situation urgente comme celle-ci. Il s'agit de savoir si ces hommes, femmes et enfants souffrent et s'il faut venir à leur aide.

Une VOIX: Avec leurs propres fonds.

M. DUFF: Avec leurs propres fonds, oui. L'honorable représentante de Grey-Sud-Est nous a fait hier soir le récit navrant d'un ou deux cas qu'elle a vus de ses yeux. Ellle nous a parlé d'habitations où il n'y avait que deux chambres à coucher, une cuisine et une autre petite pièce. Combien de membres en cette Chambre,—et j'espère que je ne dis ici rien de désobligeant pour personne,—et combien dont les aïeux furent élevés dans des maisons qui comptaient plus de deux chambres à coucher, une cuisine et une autre petite pièce? Combien de pêcheurs, en Colombie-Anglaise, en Nouvelle-Ecosse, dans l'île du Prince-Edouard ou dans le Nouveau-Brunswick, ont une maison avec plus de deux chambres à coucher au premier étage et peut-être une mansarde, pour cinq ou six enfants? Combien de gens n'ont que deux chambres à coucher, un salon et une cuisine? C'est ridicule de venir nous signaler de pareilles conditions, car elles sont les mêmes partout. Ces gens-là n'habitent pas des palais; mais s'ils avaient été un peu plus économes, ils auraient peut-être pu ajouter une annexe à leur cuisine et faire une chambre à coucher au-dessus. L'honorable député de Grey-Sud-Est nous a parlé d'une horrible maison sur la falaise à Glace-Bay, où, d'après elle, un homme et sa famille vivaient dans de terribles conditions. Elle nous a dit qu'il n'y a pour ainsi pas de toit sur cette maison, que la pluie pénètre et que l'occupant doit payer un loyer de $20 par mois. Je ne qualifierai pas la déclaration de l'honorable député de Grey-Sud-Est, surtout pour une certaine raison; mais elle est vraiment crédule pour venir nous dire qu'un mineur, un pêcheur, un bûcheron ou n'importe quel ouvrier de la Nouvelle-Ecosse peut se permettre de payer $20 par mois pour la meilleure maison qu'on puisse obtenir. Au lieu de $20, le plus que les mineurs paient, c'est environ $2 par semaine. Vingt dollars par mois représentent $240 par an. Pourtant le maire de Glace-Bay, qui est le député travailliste de Cap-Breton, accom-

pagné de son agent de surveillance scolaire ("truant officer")—et je sais pourquoi le maire de Glace-Bay a confié l'honorable représentante à cet agent—lui a dit, que ce pauvre homme était obligé de payer $20 par mois pour sa maison.

Combien d'autres choses épouvantables notre honorable collègue nous a-t-elle racontées? Elle nous a dit qu'elle avait visité une famille dont la mère était atteinte de tuberculose, déplorant qu'on permette à une femme tuberculeuse de coucher dans la même chambre que ses enfants. Eh bien, je conseille à l'honorable représentante, avant de nous honorer de sa présence en Nouvelle-Ecosse, de bien vouloir prendre au moins la peine d'étudier les lois de cette province régissant les conditions qu'elle veut examiner. Il n'y a pas de raison pour que quiconque atteint de tuberculose à un degré avancé reste chez soi, pas plus à Glace-Bay qu'ailleurs dans la province. Nous avons une splendide institution à Kentville et si le docteur dont l'honorable représentante a parlé, ou son grand ami le maire de Glace-Bay avaient fait leur devoir, ils auraient envoyé cette pauvre femme dans un sanatorium, au lieu de la faire rester chez elle avec ses enfants.

L'honorable représentante a parlé aussi de l'état déplorable des rues, du système d'égouts et je ne sais quoi encore. Elle a dit qu'il n'y avait pas de lumière électrique dans la ville; qu'il y avait bien quelques lumières et quelques trottoirs dans le centre de la ville, mais point dans la banlieue; enfin que les chemins étaient très boueux. On nous dit qu'il y a de bonnes routes dans l'Ontario. Or, j'ai traversé cette province, il y a quelque temps; faisant ce voyage pour la première fois, j'ai passé près de dix heures à regarder le paysage des deux côtés du train et j'ai vu des routes bien boueuses. N'y a-t-il pas des routes boueuses dans la province de Québec et dans n'importe quelle autre province, tout comme dans la Nouvelle-Ecosse? Il n'y a rien d'extraordinaire à voir des chemins boueux dans la banlieue d'une ville surtout à cette époque-ci de l'année. Le fait est que la loi des routes de la Nouvelle-Ecosse interdit la circulation des automobiles à cette époque de l'année et je suppose que c'est parce que les chemins sont trop boueux en raison de la température. Cependant, l'honorable député a insisté, l'autre soir, sur l'état déplorable dans lequel elle avait trouvé les routes de cette ville de la Nouvelle-Ecosse.

M. WOODSWORTH: L'honorable député a-t-il lu les rapports présentés depuis quatre ans par différentes commissions de conciliation et commissions royales, au sujet des mauvaises conditions hygiéniques des villes minières?

M. DUFF: J'an ai lu quelques-uns. Mais qui est à blâmer pour cela?

M. IRVINE: C'est vous.

M. DUFF: Moi? Certes non. C'est le maire ouvrier de Glace-Bay, le maire ouvrier de New-Waterford et les autres maires ouvriers de cette région. Mais je ne dis pas que les conditions sont pires là qu'ailleurs, au point de vue des égoûts et autres services de ce genre. Je conseille à l'honorable député de se renseigner un peu sur la situation qui existe en Nouvelle-Ecosse. Sait-il que la British Empire Steel Corporation doit payer 70 p. 100 des taxes de Glace-Bay; 60 p. 100 des taxes de Waterford et environ 65 p. 100 de celles des municipalités où elle a des propriétés.

M. WODDSWORTH: L'honorable député sait-il que ces chiffres ont été définitivement déclarés faux par les fonctionnaires?

M. DUFF: Pas un fonctionnaire considéré ne les a niés et il est excessivement simple de prouver d'une manière concluante—et tout homme ayant du sens commun le peut—que dans une ville minière où les directeurs des mines possèdent de grandes propriétés, les faits sont tels que je les ai montrés. Il ne peut y avoir d'autre conclusion, comme en conviennent tous ceux qui sont au courant de la situation. J'affirme sans crainte d'être contredit que si le maire travailliste de Glace-Bay, qui est aussi le député local représentant les travaillistes dans la province de la Nouvelle-Ecosse, avait une miette de cœur et de courage, au lieu de prendre la situation comme prétexte à propagande,—et c'est tout ce qu'il fait,—il aurait convoqué une assemblée spéciale du conseil municipal pour apporter remède à la situation actuelle.

Mlle MACPHAIL: L'honorable député sait-il que c'est justement comment le maire a agi et qu'on a voté une somme de $5,000 pour les secours? Sait-il de plus qu'il lui a fallu tout engager pour obtenir ce montant?

M. DUFF: Il y a encore bien des choses à dire au sujet de la Nouvelle-Ecosse et l'honorable représentante aurait dû les apprendre avant de revenir et de calomnier cette province. Qu'elle commence par se renseigner. Elle vient nous dire maintenant que le maire et le conseil municipal ont obtenu tout ce qu'il était possible d'obtenir quand ils ont donné seulement $5,000. Si mon honorable amie voulait examiner le chapitre 70 des Statuts refondus de la Nouvelle-Ecosse elle verrait que la ville de Glace-Bay, come aussi toute ville

de la province, peut emprunter ½ p. 100 de la valeur imposable des propriétés et cela sans loi spéciale.

M. IRVINE: Combien avait-on emprunté auparavant?

M. DUFF: J'entends, dans des buts de ce genre. Dans un cas de cette nature, toute cité, ville ou municipalité de la Nouvelle-Ecosse peut se présenter à la banque et obtenir un emprunt égal à ½ p. 100 du rôle des contributions et la valeur imposable de la ville de Glace-Bay est dans les environs de 3 millions et demi. Cependant, l'honorable représentante qui m'interrompt veut nous dire que le maire de cette ville a accompli tout son devoir quand il a convoqué le conseil et fait voter $5,000 pour secourir quatre à cinq mille malheureux —environ un dollar chacun.

M. HANSON: Etant donné la critique de l'honorable député au sujet de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail), je me permettrai de lui demander s'il ne croit pas que la compagnie, comme propriétaire des logis de ces mineurs n'avait pas sa part de responsabilité dans la situation hygiénique de la ville?

M. DUFF: Elle est responsable de l'état sanitaire des maisons dont elle est propriétaire, mais elle n'a pas le droit d'installer un système d'égouts dans la ville, de donner la lumière électrique ou toute autre chose de ce genre. Ces choses sont sous la direction de la ville et il n'y a aucune raison pour que la compagnie s'en occupe.

M. WOODSWORTH: L'honorable député sait-il que, pendant des années, la compagnie a exercé un grand empire sur le conseil municipal?

M. DUFF: Je regrette de voir mon honorable ami aussi crédule; il ne sait certainement rien de la situation qui existe là-bas. Chaque fois qu'il en a l'occasion l'honorable député adresse la parole au sujet de la Nouvelle-Ecosse, mais il me semble qu'il devrait auparavant étudier la situation telle qu'elle est. Pour connaître les faits réels, pourquoi s'adresser au surveillant d'assiduité comme l'a fait l'honorable représentante de Grey-Sud-Est, au lieu de consulter des citoyens responsables? Permettez-moi de dire que la compagnie n'a jamais exercé d'influence sur les conseils municipaux des villes où elle exploite des mines. Mais il existe à Glace-Bay un maire et un conseil travaillistes, comme on en trouve à New-Waterford et à tous les endroits où les ouvriers dominent et il est certain que la compagnie n'influence pas les affaires municipales de ces endroits. J'admets que la compagnie a ses défauts et j'y reviendrai plus tard, car je n'ai pas de parti pris.

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

M. DUFF: Je voudrais terminer à six heures.

M. IRVINE: L'honorable député proteste contre le rapport de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Je me demande s'il voudrait répéter à Glace-Bay le discours dont il gratifie actuellement la Chambre?

M. DUFF: Qui me connaît, monsieur l'Orateur, sait que je peux parler partout. Pour me servir du langage employé hier soir par l'honorable représentante de Grey-Sud-Est, je me "sacrerais" bien de l'endroit où je me trouverais.

Mlle MACPHAIL: Je n'ai jamais dit cela hier soir.

M. DUFF: Monsieur l'Orateur, elle a dit quelque chose de semblable.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. DUFF: Je retire l'expression si elle n'est pas parlementaire.

M. l'ORATEUR: Merci.

M. DUFF: Pas parlementaire mais "vigoureuse", pour employer les mots de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est. Maintenant je ne demanderai pas aux députés-travaillistes dans cette Chambre d'accepter ma parole relativement à la situation au Cap-Breton; je lirai quelque chose extrait de déclarations formulées par une femme très distinguée de Toronto. Elle connaît très bien la région des mineurs, elle y va passer tous les étés. Voici ce qu'elle dit:

Piquée par la lettre de Mlle Agnes Macphail, M.P., sur la situation parmi les populations de mineurs dans la Nouvelle-Ecosse, publiée dans le *Globe* de samedi, Mme Florence Fraser, de l'avenue Tyndall, qui a demeuré à Sydney durant plusieurs années et qui va, chaque année, passer ses étés chez des parents de la Nouvelle-Ecosse a déclaré hier qu'elle "pouvait montrer à Mlle Macphail un état de choses bien différent de celui qu'elle décrit dans son récit". Mme Fraser tient à dire que les renseignements fournis au lecteur sont très tendancieux dans le sens des mineurs.

"D'après ce qu'elle écrit, Mlle Macphail n'est pas parfaitement au fait du genre de vie des mineurs dans la Nouvelle-Ecosse", dit Mme Fraser. "Il y a des maisons de sept pièces et pourvues d'installations électriques, d'eau chaude et d'eau froide et d'un garage à toutes les deux, construites par la compagnie. Cela n'est pas dit au lecteur de Toronto, qui ne sait pas non plus que le loyer de ces maisons est de $5 à $7 par mois. On ne lui dit pas non plus que nombre de mineurs possèdent leur automobile.

"Autre chose," continue Mme Fraser, "les mineurs ne sont pas forcés d'acheter aux magasins de la compagnie. Il y a un beau magasin de la Coopérative et d'autres magasins de détail. Il n'y a pas de diffé-

rence entre les prix des magasins de la compagnie et ceux des autres magasins. S'il y en a quelque peu, elle est en faveur des magasins de la compagnie."

Mme Fraser dit que les masures mentionnées par Mlle Macphail n'ont jamais été destinées à des familles. Elles ont été construites pour loger la main-d'œuvre de passage, de Terre-Neuve, dit-elle.

Mme Fraser n'hésite pas à se nommer, et je crois donc que sa déclaration mérite autant créance que le récit de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est qui, d'après moi, est revenue endoctrinée par le maire travailliste et le surveillant d'assiduité qui l'ont dirigée dans Glace-Bay.

Non contente de discuter l'état de choses à Glace-Bay, l'honorable représentante, arrivée à sa péroraison, a attaqué le gouvernement provincial. Elle a dit qu'il manquait à son devoir et, pour employer son expression choisie, qu'il avait peur de la Besco. Je ne comprends pas pourquoi quiconque tient aux suffrages des citoyens de la Nouvelle-Ecosse craindrait la Besco. Je ne saurais m'expliquer pourquoi le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, conservateur ou libéral, ne se rangerait pas du côté des mineurs plutôt que du côté de la compagnie, et pour cette raison la situation au Cap-Breton n'intéresse pas seulement ce district mais toute la province, et si le premier ministre Armstrong ne fait pas ce qui convient pour tâcer de mettre fin à la grève, et s'il ne s'efforce pas de son mieux d'améliorer la situation, non seulement la population du district mais de toute la province lui en tiendront compte aux prochaines élections en juin. Je crois donc que cette question intéresse autant M. Armstrong, son gouvernement et la législature que l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) et l'honorable représentante de Grey-Sud-Est. Le premier ministre Armstrong est un citoyen de la Nouvelle-Ecosse, c'est pour lui une question vitale et il me semble un peu osé de la part de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est de prétendre que lui et son gouvernement manquent à leur devoir.

Mais l'on a soutenu que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial devraient secourir la population des régions minières qui est dans le besoin. Voyons s'ils devraient le faire. Je crois que la législation de la Nouvelle-Ecosse relative au soulagement des pauvres est différente de celle des autres provinces. La législation de notre province qui est aussi bonne et dans certains cas peut-être plus progressive que celle de quelques autres provinces, comprend une loi touchant spécialement le soin des pauvres. Le chapitre 50 des Statuts revisés de la Nouvelle-Ecosse prescrit clairement que le soulagement des pauvres doit être à la charge de l'organisation constituée par le conseil de la municipalité, de la ville ou de la cité; la province n'a absolument rien à y voir. Chaque municipalité, ville ou cité doit pourvoir aux siens et la loi prescrit comment cela doit se faire. Le conseil de ville ou de la cité doit chaque année constituer parmi ses membes un comité d'assistance. Ce comité a le pouvoir absolu de s'occuper de tous les cas de misère dont il a connaissance, et pouvoir de taxer la municipalité pour couvrir les frais. Comme je l'ai dit il y a un instant, la cotisation de la British Empire Steel Company égale 70 p. 100 de la cotisation totale des districts miniers dans lesquels se trouvent les houillères de la compagnie. Maintenant, si ce monsieur, le maire de Glace-Bay, était si désireux de soulager cette misère noire, comme l'a expliqué dans tous ses détails l'honorable représentante de Grey-Sud-Est, il n'avait qu'à convoquer une assemblée spéciale du conseil municipal, à voter de temps à autre les fonds nécessaires, à remettre ces fonds au comité de secours aux pauvres de la municipalité et à voir à ce que des derniers reçoivent leur part des secours. Monsieur l'Orateur, après tout, cet horrible Besco paierait 70 p. 100 des frais, et environ les deux tiers de la balance, 30 p. 100, retomberaient sur les citoyens de Glace-Bay, les hommes de profession et les hommes d'affaires et d'autres qui ne sont pas des mineurs et n'ont pas besoin de secours, et les mineurs eux-mêmes ne paieraient que 10 p. 100 de la somme totale requise. Et, cependant, l'ami de l'honorable représentant de Grey-Sud-Est reste tranquille et se contente de voter $5,000. Un homme extraordinaire pour faire face à la situation dans Glace-Bay! Tout ce qu'il a à faire, s'il croit que cette coalition, ce B-e-s-c-o, est une chose si horrible, c'est d'y aller et de lui faire payer 70c. sur chaque dollar dont il a besoin pour les pauvres et les affamés de Glace-Bay et des environs. S'il en est ainsi, alors, jusqu'à ce qu'on ait pris ces mesures, pourquoi le gouvernement provincial interviendrait-il, ou pourquoi mon bon ami le représentant junior de Halifax (M. Black) se lèverait-il à chaque instant en Chambre pour demander au Gouvernement des nouvelles sur la situation concernant la grève des mineurs de la Nouvelle-Ecosse? Je suis sûr que mon honorable ami, qui est bien partagé sous le rapport de la fortune, a fait sa pleine part pour le soulagement des pauvres de sa province. Bien que je n'aie pas remarqué son nom dans les journaux d'Halifax ou d'Ottawa indiquant qu'il eût contribué pour une large somme directement ou par l'entremise de la banque qui fait affaires avec ces mineurs de la Nouvelle-Ecosse et dont il est un des directeurs, je suis

sûr que l'honorable représentant junior d'Halifax a accompli tout son devoir. Et s'il a fait tout son devoir, il est excusable de demander au Gouvernement pourquoi on ne fait rien. L'honorable député, évidemment, s'intéresse beaucoup au sort des mineurs du Cap-Breton et de leurs familles. Il est probablement l'expéditeur le mieux connu des Provinces maritimes, et son commerce a toujours été très prospère. Je me rappelle—et je ne suis pas très âgé—de la grève des débardeurs dans la cité d'Halifax. Comme les honorables députés le savent tous, les débardeurs sont les gens que l'on engage pour le chargement et le déchargement des cargaisons et la manutention des colis sur les quais. Lors de cette grève, naturellement, le chargement et le déchargement des navires qui accostaient au quai de l'honorable représentant junior d'Halifax eurent à souffrir. Bien que ma mémoire puisse faire un peu défaut, peut-être, je me rappelle que l'honorable représentant junior d'Halifax ne s'empressa pas alors d'exprimer son grand désir ou de régler la grève ou de secourir les femmes et les enfants des grévistes. Cependant, jour après jour, de son siège en cette Chambre, il demande au premier ministre (le très hon. Mackenzie King) et au ministre de la Défense nationale (l'hon. M. Macdonald)—parce que ce dernier est, je suppose, le ministre qui représente la Nouvelle-Ecosse dans le ministère—ce que l'on fait pour ces pauvres femmes et ces pauvres enfants du Cap-Breton.

M. HANSON: Puis-je demander à l'honorable député si les conditions qui ont accompagné ces deux grèves sont comparables?

M. DUFF: Ce n'est qu'une question de proportion.

M. HANSON: Pas du tout.

M. DUFF: Ce n'est qu'une question de proportion. Si la grève d'Halifax a fait souffrir 50 femmes et enfants et celle du Cap-Breton 20,000, quelle différence cela peut-il faire quant à l'attitude que j'ai exposée?

Maintenant, je dirai ceci: L'honorable représentante de Grey-Sud-Est a eu l'obligeance de dire que le maire de Glace-Bay et le conseil municipal de cette ville ont voté la somme de $5,000; et j'ai aussi remarqué dans les journaux de ce matin que ce monsieur, qui est membre de la législature locale, s'était empressé de se rendre à Halifax et de demander une loi spéciale pour faire voter une somme de $5,000 pour les salaires des instituteurs,—vous vous rappellerez que l'honorable représentante de Grey-Sud-Est nous a dit hier soir que l'on serait peut-être forcé de fermer les écoles parce que l'on n'avait pas l'argent pour payer le salaire des instituteurs. Je répète qu'elle n'est pas au courant de la législation de la Nouvelle-Ecosse. Quiconque connaît les lois de cette province—et une institutrice, surtout, devrait étudier les lois scolaires des autres provinces aussi bien que celles de sa propre province—devrait savoir que la loi scolaire de la Nouvelle-Ecosse établit que certains crédits seront votés chaque année pour le maintien des écoles. Par exemple, dans la ville de Glace-Bay, un jour de février, le conseil se réunit; il s'occupe de voter les sommes nécessaires à l'administration; quand il en arrive aux écoles, il fait venir les membres de la commission scolaire, organisation distincte du conseil de ville, et il lui demande combien il lui faut d'argent pour cette année. La commission scolaire fait connaître le montant dont elle a besoin et le conseil inscrit ce montant dans les crédits. Je dis cela simplement pour montrer que quelqu'un... (j'allais commettre une bourde) que quelqu'un avait sans doute mystifié la représentante de Grey-Sud-Est, car cet argent, voté en février pour l'entretien des écoles, pourvoit à l'entretien des écoles, au paiement des salaires des instituteurs du combustible, du concierge et de tout le reste, depuis le commencement de l'année scolaire, en septembre, jusqu'au mois de juin suivant. Et elle dit cela parce que le surveillant d'assiduité qui la conduisait ou le maire de Glace-Bay lui ont dit qu'il n'y avait pas d'argent pour payer les instituteurs.

M. IRVINE: Mon honorable ami a-t-il remarqué dans les journaux de ce matin une dépêche disant que le conseil de Glace-Bay vient de voter une autre somme de $5,000 pour payer les instituteurs ce mois-ci?

M. DUFF: Non, mais je suis heureux de l'apprendre. Au lieu de voter une autre somme de $5,000, il devrait voter $50,000 si c'est nécessaire, car cette pauvre Besco, cette terrible organisation, est appelée à payer 70 p. 100 de cet argent, et je serai heureux de la voir payer cela plutôt que de voir souffrir les femmes et les enfants de Glace-Bay. Elle devrait payer cela, car elle est peut-être autant à blâmer que les mineurs pour cette grève. Je n'ai aucune sympathie pour la Besco. Tout ce que je désire, c'est de protéger la bonne renommée de la Nouvelle-Ecosse et de voir à ce que les étrangers ne viennent pas se mêler de nos affaires. Tant que la ville de Glace-Bay fera son devoir envers ces femmes et ces enfants, tant que cette municipalité fera son devoir envers eux, tant que la province viendra à leurs secours, il n'appartient à personne de se lever en cette Chambre

et de demander de l'argent ou des souscriptions à qui que ce soit.

M. IRVINE: Comment mon honorable ami protège-t-il la bonne renommée de la Nouvelle-Ecosse quand il dénigre l'un de ses principaux citoyens?

M. DUFF: Qui donc?

M. IRVINE: Le maire de Glace-Bay.

M. DUFF: Je ne savais pas qu'il fût l'un des principaux citoyens de cette province. Quiconque fait en sorte, délibérément, pour des fins politiques, que des femmes et des enfants souffrent de la faim, n'est pas un bon citoyen de ce pays.

M. WOODSWORTH: Puis-je demander à l'honorable député ce qu'il pense du vice-président de la Besco, qui a dit que ces gens ne pourraient résister et qu'il leur faudrait se rendre aux exigences de la compagnie?

M. DUFF: Je tiens à dire que, si j'avais été membre du conseil d'administration de la Besco, j'aurais chassé M. McLurg du Cap-Breton à l'instant même où il a dit cela. Il n'avait pas le droit de dire cela, et les choses n'iront jamais bien chez nous tant qu'on n'aura pas chassé de la compagnie des hommes comme McLurg. Mais je dis que cela n'est pas une raison suffisante pour justifier la représentante de Grey-Sud-Est de faire les allusions qu'elle a faites hier soir à trois directeurs de la compagnie qui sont membres du Sénat et qui sont de bons citoyens de ce pays. Qu'ils fassent un grand nettoyage; qu'ils renvoient McLurg chez lui; il n'est pas apte à avoir charge de personne; je ne lui confierais pas la garde d'un poulailler, encore moins celle de 12,000 mineurs dans le comté de Cap-Breton. Je n'ai aucune sympathie pour McLurg, peut-être pas la moitié de celle que l'honorable député de Winnipeg-Centre a pour lui. Qu'il s'en aille; qu'on le mette dehors; le plus tôt les actionnaires de la British Empire Steel Corporation se réuniront pour se réorganiser, le plus tôt nous aurons la paix industrielle dans la Nouvelle-Ecosse. Tout ce que j'essaie de faire, c'est de démontrer que toute cette propagande politique n'est pas nécessaire. Il n'est pas nécessaire que l'honorable député junior d'Halifax vienne exagérer chaque jour la situation du Cap-Breton lorsqu'il y a en cette Chambre quinze autres députés de la Nouvelle-Ecosse qui sont d'aussi bons citoyens que lui et qui ont à cœur les intérêts de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton. Nous nous occupons de cette situation et je n'endurerai pas cela.

M. WOODSWORTH: Puis-je faire remarquer que, dans cette Chambre, nous sommes tous Canadiens? Pourrais-je demander. . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. WOODSWORTH: Puis-je demander si, comme Canadien, je n'ai pas le droit de protéger les intérêts des autres canadiens?

M. l'ORATEUR: L'honorable député invoque-t-il l'application du règlement?

M. DUFF: Non, ce n'est qu'une remarque à côté de la question.

M. WOODSWORTH: Je demande une question, si la chose m'est permise, à l'honorable député qui a la parole.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député peut la poser, si l'Orateur le permet.

M. DUFF: Il n'y a pas de doute, monsieur l'Orateur, que nous ne vivions en un pays démocratique et l'honorable représentant de Winnipeg-Centre a le droit de se lever, si le cœur lui en dit, pour parler de l'état des affaire à Ottawa, Prescott, L'Orignal ou tout autre endroit perdu dans les bois. Il peut parler sur tous les sujets qu'il lui plaira. Mais le représentant de Prescott (M. Binette), qui représente en cette Chambre les habitants de cette circonscription, a le droit de s'opposer à ce que mon honorable ami se mêle de ce qui concerne ce comté. C'est ce dont nous nous plaignons en Nouvelle-Ecosse. L'état de choses actuel nous affecte aussi vivement, sinon plus, qu'il n'affecte l'honorable représentant de Winnipeg. J'affirme que nous nous occupons de cette affaire. Naturellement, le député de Winnipeg-Centre vient nous dire qu'il représente les ouvriers. Qui lui a dit qu'il représente les ouvriers, à part les ouvriers de la circonscription dont il est le député? Je représente autant d'ouvriers que lui-même, et si ces ouvriers touchaient les salaires de certains mineurs du Cap-Breton, ils auraient 10 ou 20,000 dollars en dépôt à la banque et ils posséderaient leur propre maison. Dans mon comté, on trouve des pêcheurs et des bûcherons qui ne travaillent que six mois par année, mais qui possèdent quand même leur propre maison, qui ont des économies et vivent dans l'aisance. C'est pourquoi je dis qu'il est absurde de prétendre que la Besco est seule à blâmer de l'état de choses actuel, car les mineurs eux-mêmes sont en une certaine mesure, à blâmer. L'honorable représentante de Grey-Sud-Est a dit hier soir que ces gens ne peuvent quitter Glace-Bay ou Sydney. Sait-

elle que 50 p. 100 des mineurs du Cap-Breton sont des célibataires? Je m'étonne qu'elle n'y soit pas demeurée. Elle tenta de démontrer que ces jeunes célibataires ne peuvent quitter le Cap-Breton. Si tout autre ouvrier canadien, qu'il soit pêcheur, bûcheron ou de tout autre métier, perd son emploi, qu'il demeure en Alberta ou ailleurs, il se met vite à la recherche d'un emploi ailleurs. Je me permets également de dire à l'honorable représentant de Winnipeg-Centre que ces jeunes célibataires touchèrent entre $90 et $100, en une seule semaine, au mois de février. L'état de choses qu'a décrit l'honorable représentante de Grey-Sud-Est n'existe pas partout dans la région des houillères; car, à certaines mines, on travailla pendant 234 jours, l'an dernier. Si ces gens travaillèrent 234 jours, à un salaire variant de $3.60 à $6 par jour, il me semble qu'ils n'étaient pas dans l'état qu'ont dépeint l'honorable représentante de Grey-Sud-Est et l'honorable député de Winnipeg-Centre.

Mlle MACPHAIL: Mon honorable collègue ne sait-il pas très bien que ces gens ne sont pas ceux qui demandent des secours? Certains mineurs touchent de forts salaires, c'est vrai. Ils ne sont pas portés sur la liste des différents comités de secours.

M. DUFF: Mon honorable amie n'était peut-être pas ici quand j'ai dit que vingt familles dont le chef a en dépôt $5,000 à la Banque Royale de Glace-Bay, se rendent chaque jour aux distributions de secours alimentaires.

Mlle MACPHAIL: J'en doute fort.

M. DUFF: Naturellement, vous en doutez. Pendant votre séjour là-bas, vous étiez pilotée par l'agent de surveillance scolaire. Vous étiez en mauvaise compagnie, quand vous vous trouviez avec le maire de Glace-Bay qui, dans un but politique...

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député doit s'adresser à l'Orateur.

M. DUFF: Monsieur l'Orateur, une autre dame se préoccupe énormément de la misère des habitants du Cap-Breton, une dame qui se nomme Mme Charles Archibald. Je crois qu'elle est vice-présidente de l'association tory de la ville de Halifax. Elle est dans tous ses états à propos de ce que le premier ministre Armstrong et son gouvernement ne font pas pour ces pauvres malheureux du Cap-Breton. Le mari de cette dame fut administrateur d'une houillère du Cap-Breton, connue sous le nom de Port-Morien, il y a quelques années, et, maintenant, sous celui de Cow-Bay. Ce M. Archibald a discontinué les opérations à cette houillère pendant l'hiver de 1894, bien que les malheureux mineurs lui eussent demandé avec instance d'en continuer l'exploitation jusqu'au printemps suivant. Il arrêta les travaux et sept à huit cents mineurs furent jetés sur le pavé. Maintenant, cela va de soi, Mme Archibald, parce qu'elle n'est responsable de rien, peut venir clamer: M. Armstrong, vous et votre gouvernement, devez venir en aide à ces pauvres gens.

Mlle MACPHAIL: Je prie l'honorable député de me dire s'il sait que 10,000 personnes sont nourries tous les jours à Glace-Bay même; que 10,000 personnes reçoivent de l'assistance, trois fois par semaine, du comité de secours de cet endroit.

M. DUFF: Cette situation est d'autant plus honteuse pour le maire de Glace-Bay étant donné que la Besco paie 70 p. 100 des taxes de la municipalité et qu'il serait en mesure de prélever les fonds nécessaires à l'entretien de ces pauvres gens, sans qu'ils soient tenus de sortir de chez eux. Si le maire faisait son devoir les mineurs ne seraient pas obligés de faire queue aux cuisines publiques ni ailleurs.

Monsieur l'Orateur, en voilà assez sur ce sujet. La situation qui existe au Cap-Breton est grave, c'est incontestable. Cependant, j'ai pris la parole dans l'unique but de protéger le bon renom de la Nouvelle-Ecosse. Pour ce qui est de la situation dans les charbonnages du Cap-Breton, je suis parfaitement impartial. Il n'y a pas de houillères dans mon comté, mais nous sommes essentiellement intéressés au développement du Cap-Breton et des autres comtés à l'ouest, car nous vendons à ces populations d'énormes quantités de produits. De plus, nous bénéficions tous des droits que le gouvernement provincial perçoit du fait de l'exploitation des houillères du Cap-Breton, de Cumberland et d'ailleurs. Il n'y a pas de détresse parmi les mineurs de Pictou et de Cumberland. Il y a là-bas des gens réduits à la pauvreté du fait de la grève, cela va de soi; la différence qui existe toutefois entre l'attitude du maire de Glace-Bay et celle des maires de New-Waterford, de Trenton, de Stellarton, de Westville, de New-Glasgow et autres endroits, c'est qu'ils portent au fond du cœur un amour naturel pour leurs concitoyens et qu'ils ne cherchent pas à s'assurer un avantage politique en vue des prochaines élections.

M. WOODSWORTH: L'honorable député a-t-il lu l'appel qui est venu de Springfield, il y a une couple de jours?

M. DUFF: Il est fort possible que quelqu'un de Springfield ait lancé un appel comme on l'a fait de Glace-Bay; ces appels proviennent toutefois de gens qui n'ont aucune respon-

sabilité et qui se mêlent d'affaires qui ne les regardent pas. Je soutiens toutefois que les gens de Springfield et des autres districts sont en mesure de pourvoir aux besoins de leurs pauvres. Je le répète, monsieur l'Orateur, je suis absolument impartial en toute cette affaire. Le seul intérêt qui me tient au cœur en discutant la question, c'est de protéger le bon renom de la Nouvelle-Ecosse. Et tant que ces villes n'auront pas épuisé entièrement les ressources sur lesquelles on peut tirer pour assister les mineurs dans le besoin, je prétends qu'il est inutile de faire appel aux bons offices tant du pouvoir fédéral que du gouvernement provincial. Si le maire et le conseil de Glace-Bay s'adressaient au Parlement ou à la législature provinciale en disant: nous avons épuisé nos ressources; nous avons prélevé jusqu'au dernier sou possible afin de soulager nos pauvres, je dirais alors que le moment d'intervenir est arrivé. Quand les U.M.W. auront remis les $2,500,000 qu'ils détiennent, il sera temps pour un représentant du peuple, soit ici soit de la législature de la Nouvelle-Ecosse de proposer que l'on consacre une forte somme au soulagement de la misère dans le comté du Cap-Breton.

(A la demande de l'honorable M. Manion, la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

A six heures, la séance est levée, sans la formalité d'une motion, conformément au règlement.

JEUDI, 2 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Conformément aux dispositions de l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau un décret ministériel relatif à la solde des officiers affectés à la manœuvre des navires.

ADOPTION D'UNE MOTION TENDANT A DIMINUER LE QUORUM DU COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. LOGAN présente le premier rapport du comité des Comptes publics, ainsi conçu:

Votre comité demande que son quorum soit réduit de vingt et un à onze.

Il énonce: J'ai l'honneur de proposer:

Que le premier rapport du comité permanent des comptes publics soit adopté.

L'hon. M. STEVENS: Quel est l'objet du présent rapport?

M. LOGAN: Il a été donné lecture du texte. Son objet est de réduire de vingt et un à onze le quorum du comité. Aujourd'hui c'est devenu presque un scandale à tel point qu'il est difficile de réunir un quorum pour un comité de cette Chambre. L'an dernier ce comité fut convoqué quatre fois d'affilée sans qu'on parvint à réunir le quorum de vingt et un. La même difficulté se présente cette année: ce matin il a fallu attendre une heure avant d'obtenir un quorum; et pour y arriver nous avons dû chercher par tout l'édifice, voire même mander des députés qui assistaient aux séances d'autres comités. Pour que le comité fonctionne il faut nécessairement en réduire le quorum; je crois que onze sera suffisant.

(La motion est adoptée.)

LE CREDIT AGRICOLE

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): L'autre jour, l'honorable député de Battle-River (M. Spencer) a posé une question, à savoir si ce gérant avait reçu une copie d'une résolution touchant le crédit agricole adoptée par la législature d'Alberta. Je n'ai pas la note ici, mais j'ai fait des recherches et aucun département n'a reçu cette résolution.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque):

LES FRETS MARITIMES

M. DOUCET demande:

1. Combien le Gouvernement a-t-il payé au sujet de l'enquête et du rapport de sir Henry Drayton sur la conférence maritime de l'Atlantique-Nord et des tarifs maritimes?

2. Quelle somme est déjà payée ou reste à payer à M. W. T. R. Preston, au sujet de son enquête et de son rapport sur ces mêmes questions?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. L'hon. sir Henry Drayton émargeait à la Commission des chemins de fer du 31 juillet au 21 septembre 1913, alors qu'il faisait l'enquête sur les frets maritimes, et il a reçu pendant l'enquête son traitement régulier comme président de la Commission, soit $12,500 par an et $1,074 pour frais.

2. Payé à la date du 21 janvier 1925: M. W. T. R. Preston, Frais de voyage, $864,85; rémunération (28 février au 1er juin 1924 94 jours, moins 7, soit 87 jours à $15), $1,305; indemnité journalière (28 février au 24 octobre 1924, soit 239 jours à $10) $2,390; divers, $310,23; total, $4 870,08.

Il reste à payer en attendant les crédits supplémentaires: Voyage, $208.68; rémunération (2 juin 1924 au 23 janvier 1925, 236 jours moins 32, soit 204 jours à $15) $3,060; indemnité journalière (25 octobre 1924 au 23 janvier 1925, 91 jours moins 18, soit 73 jours à $10) $730; sténographie, $216; divers, $17.77; total $4,232.45 et pour tout travail supplémentaire pendant qu'il participera effectivement à l'enquête sur les frets maritimes.

LE TRAITE DE LA CHASSE PELAGIQUE DU PHOQUE

M. NEILL demande:

1. A quelle date expire le traité de la chasse pélagique du phoque?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de le renouveler?

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

1. Le traité doit demeurer en vigueur pendant quinze ans à compter du 15 décembre 1911, et subséquemment jusqu'à expiration après avis de douze mois donné par écrit par l'un des contractants à tous les autres, lequel avis peut être donné au bout de quatorze ans où n'importe quand après.

2. On étudiera la question.

LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Au sujet des réponses aux questions, page 1299 du hansard du 18 mars, disant que la commission du port de Québec n'avait pas dépassé le montant à son crédit comment le Gouvernement explique-t-il l'item de $11,881,350.58, page 11 des comptes publics, 1924, tableau L, et indiqué dans les placements divers (improductifs) dans le bilan du 31 mars 1924, page 2 des comptes publics?

2. Cette somme de $11,881,350.58 excède-t-elle, et doit-elle être ajoutée à une autre somme de $8,426,800 indiquée dans ladite réponse de la page 1299 du hansard, et qui aurait été avancée à la Commission du port pour améliorations au port, et sur laquelle on n'a payé aucun intérêt?

3. Ces item, additionnés représentent-ils la somme avancée pour améliorations au port de Québec?

4. A-t-on payé l'intérêt sur cette somme, et dans ce cas, combien?

5. A-t-on eu un rapport du Bureau d'audition ou de J. W. Tribble?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. L'item de $11,881,350.58 cité des comptes publics de 1924, est la somme totale inscrite au débit de la Commission du port de Québec, pour les améliorations de ce port à la date du 31 mars 1924. Là-dessus il y a un vieux compte de $4,154,195.68 qui a été payé par d'autres départements et qui a été mis au débit de la commission. Cette dépense avait été autorisée par différentes lois édictées avant la réorganisation de la commission en 1912. Le reliquat de $7,727,154.90 a été dépensé sous l'empire des lois subséquentes à 1912, qui autorisent une avance totale jusqu'à date de $8,500,000. Le 31 mars 1924, il restait encore à avancer $772,845.10 et tant que cette somme ne sera pas versée on ne peut pas dire que la commission du port a dépensé le crédit qui lui a été voté.

2. Non. La somme de $8,426,800 représente l'avance faite à la commission sur le total autorisé par les lois subséquentes à 1912.

3. Non. La somme inscrite à la page 11 des comptes publics représentait l'avance totale faite à la commission du port de Québec pour les travaux exécutés jusqu'à date. Les avances faites jusqu'ici s'élèvent à $12,439,195.68 dont $8,426,800 sur le total de $8,500,000 autorisé depuis 1912.

4. De 1873-1874 à 1909-1910, on a avancé à la commission du port de Québec $4,156,550, sur laquelle somme il a été payé en intérêts de 1873 à 1891, $1,068,458.49. De 1892 à 1898 les intérêts n'ont pas été payés, mais ont été portés aux comptes pour un montant de $1,305,315.01. Sur autorisation du Parlement, ce montant a été biffé lors de la revision du bilan en 1908. Les arrérages d'intérêt et la dette sur les $4,156,550.58 se montaient à $5,640,463.68 le 31 mars 1925.

En 1913, on a autorisé et payé de nouvelles avances qui se sont montées à $8,426,800 au 31 mars 1925 et qui, ajoutées aux prêts consentis avant 1909-1910, soit $4,156,550.58, forment un compte de $12,583,350.58 qui figurera au bilan du 31 mars 1925. On n'a touché aucun intérêt sur les nouvelles avances qui se montaient à $2,437,498.87 au 1er janvier 1925.

5. Un rapport a été fait par le bureau de l'audition.

CLAUSES ANTI-DUMPING

M. McTAGGART demande:

1. Combien de fois a-t-on appliqué les dispositions des clauses anti-dumping, du Tarif des douanes, en 1922, 1923 et 1924?

2. Quelle somme totale de droits a-t-on perçue en 1922, 1923 et 1924 en conséquence de l'application des clauses anti-dumping, du Tarif des douanes?

L'hon. M. CARDIN:

1. Nombre des entrées en douane sur lesquelles on a encaissé le tarif de dumping: exercice 1922, pas de renseignements; exercice 1923, $2,523; exercice 1924, $2,365.

2. Montant des droits de dumping encaissés: exercice 1922, $126,285.95; exercice 1923, $98,557.98; exercice 1924, $131,960.11.

SURINTENDANT DES PUBLICATIONS OFFICIELLES

M. DOUCET demande:

1. Les fonctions de M. Fred Cook, surintendant des publications officielles, relèvent-elles de la commission du service civil?

2. Quand a-t-on créé ce poste et comment le titulaire a-t-il été nommé?

3. Quelle est l'échelle des appointements de ces fonctions dans la classification, et qui l'a fixée?

4. Quelle compensation M. Cook reçoit-il maintenant par année?

5. Les devoirs de ce poste ont-ils changé beaucoup depuis sa création?

6. La somme supplémentaire de $500 à payer à M. Cook est-elle incluse dans les crédits de l'exercice 1925-1926?

7. Dans ce cas, le Gouvernement aura-t-il comme programme à l'avenir de proposer au Parlement de payer des suppléments exigés par un fonctionnaire mécontent de son traitement tel que l'a fixé la commission du service civil?

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail):

En ce qui regarde l'Imprimerie nationale:

1. Oui.

2. (a) Le 15 février 1924, par un décret de l'exécutif, C.P. n° 67/271. (b) Le 17 août 1923, par un décret de l'exécutif C.P. n° 1631.

3. (a) $3,900, $4,200, $4,500 par année. (b) Commission du service civil.

4. $4,500.

5. Non.

6. Oui.

7. La somme additionnelle de $500 figurant au budget de 1925-1926 est demandée comme compensation des travaux de secrétaire de la commission sur les Impressions et Papeterie du Gouvernement, et ne se trouvait pas dans le classement du service civil; cela n'engage en rien la ligne de conduite future du Gouvernement.

TERRES DES SOLDATS

M. GARDINER: Je me permettrai de demander au ministre intérimaire des Finances quand la Chambre peut attendre un projet de loi touchant la nouvelle estimation des terres accordées aux soldats?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Je ne crois pas pouvoir donner plus de renseignements que je n'en ai donnés il y a quelques jours. Cette question est à l'étude.

LES LOIS DE PROTECTION CONTRE LES LANCEURS D'AFFAIRES

M. SHAW: Etant donné la décision rendue par la cour suprême il y a environ un an et permettant aux compagnies enregistrées sous le régime des lois fédérales d'ignorer les lois provinciales et en particulier ces lois connues sous le nom de lois Blue sky adoptées par diverses provinces, et étant donné le fait que bien des compagnies profitent de la situation pour vendre au public des actions sans valeur, je prie le secrétaire d'Etat de nous dire si le Gouvernement compte présenter un projet de loi pour apporter remède à la situation.

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Le département n'a pas été informé que des compagnies vendaient des actions sans valeur au public canadien. La question est actuellement étudiée et si nous voyons la nécessité d'un projet de loi dans le sens suggéré par mon honorable ami, il sera présenté au cours de la session actuelle.

M. SHAW: Le ministre aimerait-il à connaître des cas de fraude dont le public a été victime?

L'hon. M. COPP: Je serais heureux d'entendre l'honorable député me citer des cas de ce genre.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre intérimaire des Finances), l'invitant à se former en comité des voies et moyens, et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

L'hon. M. MANION: J'ai suivi avec grand intérêt la discussion du budget poursuivie jusqu'à présent, et, sans vouloir m'arrêter sur tout ce qui s'est dit, je discuterai quelques points déjà traités par les orateurs qui ont parlé avant moi.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) s'est montré dur pour l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) parce que celle-ci, mue par un sentiment de pitié, me semble-t-il, est allée au Cap-Breton se renseigner sur la situation. Je crois que l'honorable député de Lunenburg a dépassé la mesure et n'a pas été juste envers l'honorable représentante de Grey-Sud-Est. Il est sans doute vrai qu'il y a des pauvres dans tous les pays. Le plus grand maître de tous les temps disait-il y a deux mille ans: "Vous aurez toujours des pauvres parmi vous", et par malheur, il s'en trouve encore autant, malgré notre prétendue civilisation. Cependant, jugeant les choses comme l'observateur ordinaire, ou le lecteur courant des journaux, ou des débats de cette Chambre, et tout en me gardant d'exprimer une opinion sur le fond du différend, il me semble que la situation dans cette partie du pays, est pour le moins pénible. Je dirai plus. Il me semble que le Gouvernement ferait bien de se renseigner complètement encore sur cette situation afin de voir s'il ne serait pas possible d'aider cette population comme nous aiderions, en temps de calamité, tremblement de terre ou autre désastre semblable, la population du Japon ou des îles Fidji.

Mon honorable ami de Lunenburg a félicité le Gouvernement d'avoir imposé un droit sur la houille menue, à cela je n'ai rien à redire.

Tout en se déclarant un adepte du bas tarif, il me reprendra si je fais erreur, il a approuvé le droit imposé sur la houille menue. Mon honorable ami de Comox-Alberni (M. Neill) qui nous a fait un traité de trois heures au moins sur le poisson de la Colombie-Anglaise, a déjà pris la même attitude, en d'autres occasions. Lui aussi se proclame un tenant du bas tarif, mais il croit aux droits de douane lorsqu'il s'agit de certains produits de sa circonscription.

M. DUFF: Il n'y a pas de houille dans mon comté.

L'hon. M. MANION: Il y en a dans la province d'où vient mon honorable ami.

M. DUFF: Dans la province, oui.

L'hon. M. MANION: J'essaie d'établir qu'en réclamant un bas tarif, nous sommes plus ou moins intéressés, en d'autres termes, ceux qui représentent une région où la protection est considérée nécessaire, en veulent. Je l'ai déjà dit en d'autres occasions, et je le répète: si le blé continuait de se vendre $1.50 ou $1.75 le boisseau, ce que je souhaite afin d'assurer aux cultivateurs des Prairies une juste rémunération pour leur travail et leur mise de fonds, l'on entendrait beaucoup moins de discussions sur le tarif que dans le passé dans cette Chambre, et de fait nos amis progressistes n'en ont guère parlé depuis quelques semaines.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Stewart) que nous estimons tous beaucoup, s'est fait le défenseur, peut-être devrais-je dire l'inspirateur, du budget que nous discutons. L'honorable ministre a l'air bon, honnête, franc, respectable, et je remarque que plus la cause du Gouvernement est mauvaise, plus il pense à la faire défendre par cet homme d'apparence si honnête. En écoutant sa défense aussi éloquente, et certainement habile du budget, un mot de sir John A. Macdonald me revenait à la mémoire.

L'honorable John Carling, dont la figure était presque aussi honnête que celle du ministre de l'Intérieur, faisait partie de son cabinet. Un bon jour, l'honorable John Carling ayant agi d'une façon singulière, Sir John A. Macdonald l'envisagea pendant quelques instants, puis fit remarquer à l'un de ses amis, ou à l'honorable John Carling lui-même que "le Seigneur n'avait jamais fait un homme aussi honnête que celui que vos apparences laissent supposer". Lorsque j'écoutais mon excellent ami, le ministre de l'Intérieur, défendre ce budget ridicule l'autre jour, je me disais que la Chambre pourrait fort bien en venir à la même conclusion à son sujet.

Il nous fit également l'exposé de ses opinions sur la question du tarif. Il n'a pas parlé sur le même ton que l'an dernier, mais il se dit favorable à un tarif moins élevé; en réalité il est en faveur d'un tarif purement fiscal. Je ne crois pas me tromper en lui attribuant ces paroles. A mon avis, on interprète mal cette expression "tarif purement fiscal", parce que ce tarif n'est pas autre chose qu'un tarif de libre-échange. Le tarif pour les seuls besoins administatifs n'est pas un tarif de protection. L'Angleterre qui jouit d'un tel régime attire par ce moyen quelque $600,000,000 dans son trésor annuellement. Elle prélève cette somme sur des denrées qu'elle ne produit pas dans son territoire; en d'autres termes, les droits sur le sucre, le thé et tabac, trois denrées qu'elle ne produit pas, lui rapportent les cinq sixièmes des revenus provenant du tarif. C'est ce que j'appelle un tarif purement fiscal, et, si le Canada jouissait d'un tel régime nous aurions le libre-échange, car si vous établissez un tarif qui puisse être dit protecteur, il ne mérite cette appellation que dans la mesure de la protection qu'il assure.

Je m'arrêterai à une autre déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur, et je continuerai ensuite mon étude du budget. L'honorable ministe a fait remarquer,—et il a attiré mon attention à ce sujet il y a un instant,—que sir Henry Thornton avait déclaré qu'un certain nombre de nouvelles industries, employant un grand nombre d'hommes, s'étaient établies récemment dans le Nouvel Ontario. J'oserai dire, sans connaître les faits, qu'il s'agit surtout de l'industrie de la pâte de bois et du papier, qui n'est aucunement atteinte par le tarif. Cependant je ferai remarquer à mon honorable ami que le lendemain de son discours je lisais un article dans les journaux du matin au sujet de troubles à Sudbury, causés par une parade des chômeurs de cette ville.

Si j'étudie ce budget du point de vue de l'observateur ordinaire, je n'y vois aucun remède contre nos malaises actuels, il me fait l'effet d'un convoi de quinze voitures ne transportant qu'un voyageur. C'est une espèce de salmigondis politique, composé d'humour inconscient, de fausses représentations, de doses homéopathiques de libre-échange et de protection, le tout lié par l'huile de l'espérance de temps plus favorables. Quant aux fausses représentations, il me suffit d'attirer l'attention de la Chambre sur la déclaration concernant la prospérité du pays, et surtout sur cette fable de l'excédent,—cette fable que l'honorable ministre intérimaire des Finances ne cesse de répéter, et qui est digne d'être rangée avec celles d'Esope.

Je discuterai très brièvement le prétendu excédent de l'honorable ministre intérimaire des Finances. Mon ami de York-Ouest (sir Henry Drayton) l'a étudié du point de vue d'un ex-ministre des Finances, mon ami de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens), du comptable expert, et je l'étudierai au point de vue du citoyen ordinaire qui après l'avoir lu plusieurs fois se demande où le ministre intérimaire des Finances prend son excédent. Mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) a démontré qu'au lieu d'avoir un excédent de $2,000,000 nous avons un déficit d'environ $100,000,000, et j'ose dire que son analyse est assez exacte. Cependant j'ai l'intention d'étudier cet excédent, non en me basant sur les chiffres présentés par le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) ou tout autre de ses collègues, mais simplement d'après les chiffres soumis par le ministre intérimaire des Finances lui-même. Je trouve à la page 1529 du Hansard qu'il établit le chiffre du revenu pour l'exercice à $344,000,000, et celui des dépenses à $342,000,000, laissant un excédent de $2,000,000. Je ne donne que des chiffres ronds. Si vous jetez un coup d'œil sur la page précédente vous verrez que le ministre intérimaire des Finances y donne un état des comptes des chemins de fer et que les prêts en espèces imputés sur le compte de la dette nette du Dominion se chiffent à $18,000,000, tandis que les emprunts garantis par des obligations du gouvernement se chiffrent à $46,000,000, soit $64,000,000 en tout. Ceci transforme son excédent de $2,000,000 en un déficit de $62,000,000 d'après ses propres chiffres.

Aux yeux de celui qui veut examiner ces comptes d'un œil impartial il est évident que l'on devrait imputer ces dépenses de chemin de fer non seulement sur notre dette mais aux comptes ordinaires. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler), dans un discours prononcé récemment au Canadian Club à Montréal, et dont un journal de Montréal donnait le compte rendu. disait:

> Notre dette ordinaire peut avoir diminué depuis quelques années, mais la dette ordinaire n'est pas tout, nous avons aussi celle des chemins de fer. En conséquence, la vraie dette du pays n'est pas la dette consolidée ordinaire, mais la dette des chemins de fer; si l'une monte, toute la dette augmente; si l'une baisse toute la dette diminue.

Je cite l'honorable député parce qu'il est partisan du Gouvernement et parce qu'il est ami du ministre intérimaire des Finances; il admet cependant que ces dépenses de chemins de fer devraient être comprises dans la dette ordinaire du pays. Je crois que, lorsqu'on parle d'un surplus, il nous faut tenir compte de ces dépenses de chemins de fer.

M. EULER: Dans ce qui constitue un surplus ou un déficit, l'honorable député voudrait-il inclure les sommes avancées aux chemins de fer nationaux ou empruntées par eux à compte du capital?

L'hon. M. MANION: Monsieur l'Orateur, nous le faisons pour les ports, pour les canaux et autres dépenses publiques de capital, et à moins d'espérer le remboursement de quelque argent dans un avenir prochain, on devrait ajouter ces sommes à la dette nationale et les déduire du surplus, car c'est le pays qui en est responsable.

M. EULER: Si elles se rapportent à des frais de premier établissement?

L'hon. M. MANION: Qu'importe. En 1922-1923, le ministre des Finances (M. Fielding) a inscrit à notre dette nationale 80 millions avancés à nos chemins de fer, s'il faut en croire le ministre intérimaire des Finances.

M. EULER: L'honorable député fait sûrement une distinction entre ajouter à la dette nationale et ajouter au surplus ou au déficit.

L'hon. M. MANION: Certainement. Mais le ministre intérimaire des Finances n'ajoute même pas à la dette les avances faites aux chemins de fer et il se vante d'un surplus quand il n'y a nullement de surplus. En réalité, il y a un déficit de 62 millions, d'après ses propres chiffres, bien que le déficit en argent comptant ne soit pas aussi considérable que cela. Nous sommes responsables au peuple de ces dépenses relatives aux chemins de fer nationaux, aussi bien que nous le sommes de toute autre dépense du Gouvernement; et cela surtout parce que nous ne pouvons nous attendre à voir rembourser ces dépenses par les chemins de fer nationaux d'ici à quelque temps. Monsieur l'Orateur, c'est beaucoup comme si un fonctionnaire important de cette ville, recevant un salaire, disons de $10,000, dépensait lui-même $9,000 et si sa famille, femmes et enfants, dont il est absolument responsable, dépensait $5,000, ce qui ferait une dépense totale de $14,000 pour toute la maison. Mon honorable ami de Waterloo-Nord prétendrait-il que cet homme a un surplus à la fin de l'année?

M. EULER: Non. Mais l'honorable député a dit que les $14,000 ont été dépensés pour la vie de la famille. Il ne parle pas d'achat de maison ou de quelque chose comme cela qui serait un véritable actif.

L'hon. M. MANION: J'ai dit que cet homme a dépensé lui-même $9,000 et que sa femme et ses enfants ont dépensé $5,000, ou se sont endettés pour ce montant, dont il est

responsable. Cet homme pourrait-il prétendre qu'il a un surplus?

M. EULER: Si l'honorable député veut dire les fins pour lesquelles ces sommes de $9,000 et de $5,000 ont été dépensées, je lui répondrai.

L'hon. M. MANION: Qu'importe. Cet argent a été dépensé et il en est responsable; il ne pourrait pas avoir un surplus cette année-là. Je sais où veut en venir mon honorable ami; il croit que cette dépense pourrait avoir été placée à compte du capital, ce qui serait porté à son actif. Très bien. Mais il en est responsable de toute façon, et comme il en est responsable, il ne saurait avoir de surplus, surtout s'il ne peut disposer de cet actif, comme c'est le cas pour nos chemins de fer.

M. EULER: Cela pourrait être un passif, mais cela ne modifierait pas son surplus.

L'hon. M. MANION: Je soutiens, monsieur l'Orateur, que si l'homme dont je parle a dépensé $14,000 ou s'est rendu responsable de cette somme, et s'il prétend avoir un surplus sur son revenu de $10,000, on pourrait le soupçonner d'avoir des illusions de grandeur.

Je me rappelle avoir lu qu'un vieux général grec, après une victoire qui lui avait coûté fort cher, a dit: "Encore une victoire comme celle-là, et je suis perdu." Je crois que si l'on nous donne bien des surplus comme celui que vient d'annoncer le ministre intérimaire des Finances, ce sera la ruine du pays. C'est Talleyrand qui a dit que la parole a été donnée à l'homme pour déguiser sa pensée. En Canada, les budgets sont donnés pour déguiser les déficits.

Mais, monsieur, nous n'en sommes pas rendus au plus creux. A la page 1510, nous voyons que le ministre intérimaire des Finances parle d'arrérages non payés de la Grèce et de la Roumanie, 4 millions que ces pays ont demandé d'ajouter au capital et qu'ils ont peut-être l'intention de payer à l'avenir, et il ajoute ces 4 millions d'arrérages non payés à son prétendu surplus de 2 millions et il dit qu'il a un surplus de 6 millions. Si on lisait cette déclaration à l'une des momies du British Museum, elle sortirait de ses bandelettes desséchées et poufferait de rire. Quel trompe-l'œil financier, quelle duperie politique le ministre intérimaire des Finances veut-il servir au peuple canadien, qui ne se doute de rien? M. l'Orateur, le désastre de la mer du Sud, le fiasco de la Home Bank et les prouesses de "Get-rich-quick Wallingford" n'ont rien, dans leur ensemble, qui se rapproche de ce que mon honorable ami a tenté de faire croire au peuple canadien. Je ne pense pas que "Get-rich-quick Wallingford", ce roi des escrocs, même dans ses jours les plus glorieux, ait jamais tenté de faire gober pareille proposition par ceux qu'il abordait. Je me rappelle très bien que, alors que j'étais jeune et que je demeurais dans l'Ouest, j'achetai des actions d'affaires minières assez louches, mais ces entreprises risquées même, monsieur l'Orateur, constituaient des placements de la meilleure et de la plus sûre catégorie, si on les compare à ce qu'on nous présente dans l'exposé budgétaire de cette année.

Mais ce n'est pas tout. Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb), a dit: page 1511 du hansard,—parlant du montant de 4 millions de dollars représentant les arrérages d'intérêt dus par la Grèce et la Roumanie:

> Cette somme vient en déduction de nos prêts de $18,027,000 aux chemins de fer Nationaux, à la Marine marchande de l'Etat...

Et ainsi de suite, monsieur l'Orateur, le ministre intérimaire des Finances nous a donné, dans cette déclaration, un magnifique exemple d'humour inconscient. On trouve un autre trait savoureux à la page 1513, où, après nous avoir dit qu'il a quadruplé le droit d'entrée sur le charbon menu, le ministre ajoute que cette modification mettra fin aux ennuis qu'on éprouvait à appliquer la loi. S'il avait dit: fera disparaître les difficultés de multiplication, au lieu d'application, il se serait peut-être rapproché de la vérité, car il a augmenté le droit d'entrée, si je ne me trompe, de 14c. à 50c. Je ne vois pas qu'une différence dans la multiplication puisse entraîner une différence dans l'application de la loi. Maintenant que la célèbre cause Dennistoun est classée, monsieur l'Orateur, je vais conserver cet exposé budgétaire, en guise de lecture amusante pour les jours sombres.

Mais, monsieur l'Orateur, pour parler sérieusement, ne devrait-on pas nous faire connaître la vérité sur des sujets de cet ordre? Devrait-on traiter les habitants du pays en enfants? Ne devrait-on pas leur dire ce qui en est réellement de leur propre situation financière? Ne devraient-ils pas connaître exactement où en est le Canada? Ou bien allons-nous assister à une conspiration du silence, ou, ce qui est peut-être pire, va-t-on nous donner un tissu de demi-vérités, relativement à l'état des finances de notre pays? Je me rappelle une parole de Napoléon à un diplomate allemand: "Cet homme ment trop. Il est parfois nécessaire de mentir, mais pas toujours."

Monsieur l'Orateur, si l'on relit l'histoire des siècles passés, l'on voit que plusieurs empires se sont édifiés, puis ont décliné et disparu, particulièrement au cours des quin-

zième, seizième et dix-septième siècles. On en a un exemple dans le cas de l'Espagne et du Portugal; je ne mentionne que ces deux pays à titre d'exemples. Quelle fut la cause de la décadence et de la chute de ces empires qui dominaient les autres nations, non seulement au point de vue du progrès commercial et industriel, mais aussi au point de vue de l'expansion coloniale? Ils déclinèrent et tombèrent parce qu'ils étaient opprimés par des impôts injustes et par une administration défectueuse. A mon avis, le Dominion du Canada souffre exactement des mêmes maux, à l'heure actuelle. Il n'est pas besoin d'insister sur la question des impôts élevés, car je crois que les impôts sont au moins aussi élevés au Canada, de nos jours, qu'ils l'étaient dans ces pays dont je parle; et, quant à l'administration défectueuse, on en a des preuves dans tous les domaines.

Malgré tout, le premier ministre (le très hon. Mackenzie King) déclara, dans le discours du trône, que le seul problème, ou le principal problème qui se pose pour le peuple, à l'heure actuelle, est celui du coût de la vie. Apparemment, il ne voit pas que l'état du pays pose d'autres problèmes que celui du coût de la vie. Etant donné ce fait, j'ai pris la peine de demander au bureau fédéral de la Statistique des renseignements relativement au coût de la vie, pendant l'année dernière, et je vais démontrer comment le premier ministre et son cabinet donnent une solution à ce problème. Le bureau de la Statistique déclare que les nombres indices de chaque mois, relativement aux aliments, au combustible, à l'éclairage et au loyer, du premier mai à l'heure actuelle, s'établissaient ainsi: mai, 144; juin, 144.2; juillet, 144.8; août, 146.7; septembre, 147.2; octobre, 147.4; novembre, 148.4; décembre, 149; janvier, 150.3; février, 151.1. Monsieur l'Orateur, autant que je puisse voir, la solution que donne le Gouvernement au problème du coût de la vie est exactement la même qu'il trouve pour tous les autres problèmes dont il a eu à s'occuper, c'est-à-dire qu'il aggrave l'état des choses. L'état des affaires, dans tous les domaines, s'est aggravé de plus en plus en notre pays depuis que le Gouvernement a pris les rênes du pouvoir.

Quels sont, véritablement, les problèmes qui se posent pour notre pays, à l'heure actuelle, et quelle solution doit-on apporter à ces problèmes? Selon moi, ils sont au nombre de quatre principaux: En premier lieu nous devons, grâce à une administration sage et économique de nos affaires, arriver à réduire les impôts. En second lieu il nous faut de la stabilité dans notre politique douanière, laquelle doit comporter des droits assez élevés pour permettre à toutes nos industries de se maintenir. Troisièmement, il nous faut une politique d'immigration efficace et en dernier lieu, une sage politique concernant les chemins de fer. Je vais, particulièrement, traiter de ces deux derniers problèmes, à savoir notre politique d'immigration et notre politique de chemins de fer.

Pour ce qui est d'une politique efficace d'immigration, il est incontestable que nous avons besoin, en ce pays, d'agriculteurs pour peupler et mettre en valeur ces millions d'acres de terre arable de notre domaine s'étendant de l'Atlantique au Pacifique. Je voudrais cependant signaler à l'attention du Gouvernement que, abstraction faite des provinces des Prairies nous possédons, en ce pays, des millions d'acres inexploités. Nous en avons des millions dans les Provinces maritimes, dans Québec, dans l'Ontario-Nord et dans la Colombie-Anglaise. Ainsi, dans cette partie du pays d'où je viens, le nord de l'Ontario, nous avons là une région d'une superficie égale à celle des Iles-Britanniques et de l'empire allemand réunis; mais tandis que 100,000,000 d'hommes habitent ces deux pays, nous n'en comptons que 150,000 dans l'Ontario-Nord, de North-Bay à la frontière du Manitoba. Nos richesses naturelles sont de toutes sortes: des millions d'acres de terre arable; des centaines de millions de tonnes de minerai de fer, assurant à notre pays le plus bel avenir dans la production du fer. Mais aujourd'hui cette région constitue une solution de continuité entre l'Est et l'Ouest; le Gouvernement devrait donc s'occuper de la peupler pour assurer du trafic à nos chemins de fer et pour établir un lien entre l'Est et l'Ouest, au lieu de diriger vers les provinces des Prairies les immigrants débarquant sur nos rives. Et en même temps, il ne faut pas oublier que cette prospérité déterminera d'elle-même la venue de nouveaux immigrants. L'année de la guerre, 1914, 400,000 immigrants sont venus s'établir au Canada: c'est, en vérité, un fort beau chiffre; de sorte que l'état de choses qu'on prétend souvent ne pas être le fait de la protection, est survenu au cours de ces années-là. Avant la guerre, les immigrants nous arrivaient aussi vite que nous pouvions les absorber. Mais il ne faut pas perdre de vue, d'autre part, que dans nos villes il n'y a pas de place pour plus d'artisans et qu'il en sera ainsi tant que notre industrie ne sera pas revenu à l'état normal; il faut donc ne pas permettre aux nouveaux venus de s'établir dans les cités et villes.

M. WARD: Puis-je demander à mon honorable ami, si depuis cette époque, le tarif a été beaucoup abaissé?

L'hon. M. MANION: Je parlerai de cela avant de terminer.

M. SPENCER: Pourrais-je poser une question à mon honorable collègue? Croit-il pour un instant, que si on établit les immigrants sur les fermes, on peut les y garder malgré eux?

L'hon. M. MANION: Oh! je ne prétends pas qu'il existe dans ce pays un régime d'esclavage pour garder qui que ce soit, où il ne veut pas être. A la vérité, actuellement même, nous ne pouvons garder nos propres gens au pays; ils s'en vont aux Etats-Unis.

Voici quant à notre politique de chemins de fer. Présentement le pays est sillonné par trois réseaux transcontinentaux, alors que deux eussent amplement suffi. Nos chemins de fer pourraient desservir trois ou quatre millions de plus de population. En d'autres termes, nous avons construit des chemins de fer plus qu'il n'en faut; nous avons besoin de travail et de salaires pour nos ouvriers; il nous faut la prospérité pour toutes les parties du pays. Un point sur lequel je veux insister c'est que nous devrions avoir moins de dépense sur les chemins de fer nationaux. L'autre jour l'ancien ministre des Finances avait une question inscrite, à ce propos, au Feuilleton. On lui a répondu qu'au cours de l'année dernière on avait dépensé sur le réseau National $118,000,000, ajoutés au compte capital. C'est une somme énorme, monsieur l'Orateur, à ajouter, en une année, à nos comptes nationaux, à notre dette nationale—ou pour mieux dire à nos obligations nationales. Je pensais à cela, ce matin, et je m'intéressais à parcourir les comptes publics. Qu'ai-je trouvé? En 1900, tout notre revenu pour le pays se totalisait à $51,000,000. J'extrais ce renseignement de la page 47, des comptes publics de 1924, c'est-à-dire qu'à cette époque, en 1900, il nous fallait moins de 50 p. 100 de la somme qui a été ajoutée cette année, au compte du National-Canadien. L'honorable député de Waterloo-Nord paraît surpris; moi aussi je le fus en apercevant ces chiffres. Je vais en donner d'autres. En 1905, cette somme s'élevait à $71,000,000 en chiffres ronds; et en 1910 elle atteignait $101,000,000. Autrement dit, en 1910, nos revenus furent de $17,000,000 de moins que ce qui vient d'être ajouté, au cours de l'année dernière, à notre dette publique du chef des chemins de fer.

Ce fut seulement en 1912, il y a juste treize ans, que l'Etat canadien encaissa des revenus de tout genre égalant les dépenses effectuées pour les chemins de fer Nationaux, l'an dernier. A mon sens, c'est un état de choses fort grave, et le Gouvernement ferait bien d'aviser, je pense, aux moyens de diminuer une aussi grande dépense des deniers publics que les chemins de fer Nationaux en ont occasionné l'an dernier.

M. GOULD: L'honorable député connaît-il le pourcentage des impôts directs et des contributions indirectes perçus durant ce temps?

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas ce renseignement sous la main et je ne vois pas son rapport avec mon argument.

Je vais maintenant traiter la question de l'économie et la question du tarif. Voilà mes deux autres remèdes pour remettre le pays sur pied.

M. MARCIL (Bonaventure): Quel remède l'honorable député préconise-t-il touchant les chemins de fer?

L'hon. M. MANION: Je suis d'avis avant tout que nous mettions le holà à ces folles dépenses. Pour le moment—je sais que mon honorable ami désire connaître simplement mon opinion—je ne suis pas prêt à m'aventurer plus loin.

M. RINFRET: De quelles folles dépenses parle donc mon honorable ami?

L'hon. M. MANION: C'est un fait d'évidence intrinsèque, je pense, quand nous avons ajouté 118 millions au compte du capital des chemins de fer Nationaux durant l'année écoulée. C'est une somme qu'aucune compagnie privée ne songerait à dépenser dans une situation financière comme celle du réseau national.

M. RINFRET: C'est un argument en faveur du régime des compagnies indépendantes.

L'hon. M. MANION: Il se peut que mon honorable ami en tire un argument en faveur du régime de la compagnie indépendante. Permettez-moi un aveu: à mon arrivée ici, il y a huit ans, j'étais un partisan de la nationalisation, mais si la situation actuelle se prolonge, je partagerai sous peu ses opinions touchant le régime des compagnies particulières.

L'hon. M. LAPOINTE: Ce sera une autre conversion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce sera au moins préférable à la nationalisation que nous avons sous le Gouvernement actuel.

L'hon. M. MANION: Si le ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) pouvait au moins se convertir à l'idée d'assurer au peuple canadien une bonne administration, chose que nous n'avons pas aujourd'hui. Je ne désire pas entrer dans les détails au sujet de cette dépense de 118 millions et je ne veux pas non plus prendre l'attitude d'un critique de sir Henry

Thornton, mais je prétends que 118 millions c'est une trop grande somme à placer dans les chemins de fer Nationaux au cours d'une seule année, quand les finances du réseau sont dans l'état où elles sont aujourd'hui.

M. BEAUBIEN: Ce chiffre comprend-il les frais obligatoires?

L'hon. M. MANION: Cette somme de 118 millions est une nouvelle dépense, suivant la réponse donnée l'autre jour par le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) à l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton).

Je parlerai maintenant de l'économie, parce que, d'après ce que je puis voir, mon bon ami le ministre de la Justice, ne comprend pas mieux qu'aucun autre de ses collègues la nécessité d'économiser en ce pays—certes non, si nous en jugeons par les dépenses qui continuent à se faire sous ce Gouvernement. Je le prouverai aussi par le discours que mon honorable ami le ministre intérimaire des Finances a prononcé sur le budget. Je puis le faire de mémoire, je pense. Le ministre des Finances a déclaré dans son discours que la diminution des revenus au Canada a été de 52 millions, l'an dernier. Il a déclaré que la réduction des dépenses a été de 5 millions, soit un peu moins de 10 p. 100 de la diminution des revenus. Je tiens à souligner le fait, monsieur l'Orateur, qu'une compagnie ordinaire s'efforcerait d'équilibrer un peu mieux ces deux chiffres que ne l'a fait le Gouvernement. L'année dernière, le Pacifique-Canadien, compagnie qui mérite notre respect, quoi que nous pensions d'elle et de ses tarifs, pour ses méthodes d'administration, a perçu, suivant son rapport annuel, durant l'exercice clos le 31 décembre dernier, $13,334,000 de moins en recettes brutes que l'an dernier; mais ses frais d'exploitation accusent une diminution de $13,083,000 sur ceux de l'année précédente. En d'autres termes, tandis que le Gouvernement actuel a réduit les dépenses du dixième de la diminution des revenus, le Pacifique-Canadien a réduit les siennes d'environ 96 ou 97 p. 100.

M. EULER: Je désirerais poser une question pour avoir un simple renseignement. L'orateur vient de dire que l'administration du réseau national a engagé, l'année dernière une dépense de 118 millions de dollars en frais d'établissement.

L'hon. M. MANION: Non, non; car on ne connaît pas encore l'exposé financier du ministre des Chemins de fer.

M. EULER: Pouvez-vous m'indiquer en quelle occasion le ministre des Chemins de fer a fait la déclaration dont vous avez parlé?

L'hon. M. MANION: Les chiffres que j'ai cités sont ceux que le ministre des Chemins de fer a communiqués à l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) et qu'on peut trouver dans le hansard du 16 mars dernier. La vérité vraie, monsieur l'Orateur, c'est que le montant de 52 millions que le fisc a perçu en moins et que les libéraux assimilent à une réduction des impôts prouvet tout simplement l'existence d'une dépression commerciale. C'est l'indice que les consommateurs ne sont pas en état de se payer toutes les choses qu'ils avaient l'habitude d'acheter auparavant. Ils n'ont plus les moyens de commander à l'étranger ces objets de luxe sur lesquels ils pouvaient avant aujourd'hui acquitter la taxe d'importation. A Fort-William, de nombreux établissements ont fermé leurs portes et, dans le cas de deux ou trois, à cause du manque de protection douanière. Sans doutes ces établissements n'ont pas des dépenses aussi fortes, mais d'autre part les recettes font complètement défaut. Si le Gouvernement, poussant plus avant son système, arrive au point où le trésor n'encaissera plus rien, où le pays sera en banqueroute, il aura alors atteint à la perfection: plus d'impôts, plus de recettes.

Le Gouvernement continue de dépenser les deniers publics à droite et à gauche, et à s'abstenir de toute économie sérieuse. Cette situation prêterait à rire, si le pays n'avait pas à en souffrir gravement. Gaspillages en travaux publics inutiles, gaspillages en construction de chemins de fer, comme je l'ai indiqué, gaspillages en enquêtes, gaspillages partout. J'ai demandé à connaître les sommes qu'avaient coûté les nombreuses enquêtes confiées à diverses commissions par le Gouvernement depuis qu'il est au pouvoir. On n'a évidemment pas pu en faire le compte jusqu'à présent, puisque j'attends encore le renseignement demandé. On m'a donné les chiffres se rapportant à deux commissions, la commission de la pulpe et celle des grains. La première a coûté au trésor $75,000 et la seconde, $170,000. A elles deux, ces commissions ont englouti un quart de million. Combien ont coûté dans l'ensemble toutes les autres commissions? On peut sans crainte fixer le coût des commissions d'étude instituées par le ministère à un million ou un million et demi; voilà ce que le pays a donné à des commissions sur lesquelles, comme on l'a dit fort justement, le Gouvernement a rejeté les responsabilités qu'il lui appartenait de prendre lui-même.

Il en résulte une recrudescence des impositions et des dépenses administratives. Notre impôt sur les revenus est quatre ou cinq fois plus élevé que celui des Etats-Unis. En face d'un pareil état de choses le premier ministre continue de prétendre que tout va bien et s'améliore quand, dans la réalité, tout va de

mal en pis. Cette situation me rappelle le mot de lord Roseberry sur Napoléon. "Quelquefois", écrit-il, "il était malaisé de savoir si Napoléon ne se trompait pas lui-même quand il cherchait à tromper les autres et s'il ne parlait pas à tort et à travers pour le simple besoin de parler." La même observation peut s'appliquer au premier ministre du Canada, aujourd'hui.

M. EULER: Voulez-vous me permettre?... Je suis sûr que l'honorable membre n'a pas l'intention de nous induire en erreur. Il a affirmé que les chemins de fer ont dépensé, l'année dernière, le montant de 118 millions en frais de premier établissement. J'ai l'état sous les yeux. On constate que les 118 millions ont servi à acquitter les frais permanents et les dépenses courantes. Il n'est pas question là-dedans de dépenses imputables sur le capital. Ce montant comprend sans doute le déficit qui a dû être comblé et il est dit expressément qu'il y figure 28 millions pour le services des intérêts.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas prétendu que c'était uniquement des frais nouveaux; si je l'ai fait, je me suis trompé. J'ai voulu dire que ces frais avaient été portés au compte du capital. La somme de 118 millions est venue grossir la dette des chemins de fer, ainsi qu'il ressort de la réponse obtenue du Gouvernement.

M. EULER: L'honorable député a tenté de créer l'impression qu'il s'agit de frais de premier établissement.

L'hon. M. MANION: Je n'ai jamais eu l'intention de donner ce sens à mes paroles. Je n'ai pas esayé d'analyser les détails de cette somme de 118 millions. J'ai dit tout simplement que la dette des chemins de fer a été augmentée de 118 millions d'après la réponse donnée à l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton).

M. EULER: C'est parfait, du moment que ce point est éclairci.

L'hon. M. MANION: Voilà exactement ce que j'ai voulu dire; c'est ma faute, si je n'ai pas exprimé ma pensée avec plus de clarté. Mais revenons à la question de l'économie. Pour moi, le présent Gouvernement ne se rend nullement compte de la situation financière du pays; il ne se fait pas une idée juste du marasme des affaires; il ne conçoit pas qu'il y ait un remède à la crise que nous traversons; il ne se rend même pas compte de sa propre impuissance. On rapporte que Néron jouait de la lyre tandis que Rome était en flammes. . .

[L'hon. M. Manion.]

M. McMASTER: Ce n'est pas la première fois qu'on nous conte cette histoire.

L'hon. M. MANION: En effet, mon collègue doit l'avoir entendue avant aujourd'hui. Or, le Gouvernement du jour ne joue pas même de la lyre. Il se contente de jeter de l'huile sur les flammes sous forme de lois néfastes et de taxes onéreuses. Je désire faire voir à l'honorable député de Brome (M. McMaster) la manière différente dont la situation financière des Etats-Unis,—ce magnifique pays si riche au point de vue matériel,—est traitée. L'autre jour, le président Coolidge a prononcé son discours d'inauguration et le principal thème de cette adresse roule sur "l'économie dans les dépenses nationales". Je citerai une couple de passages de ce discours, monsieur l'Orateur; ils s'appliquent si bien à la situation canadienne, qu'ils méritent d'être mis sous les yeux du Parlement et de la population toute entière.

M. LANCTOT: Ils s'appliqueraient aux dernières années.

L'hon. M. MANION: Ces remarques sont peut-être applicables aux quinze dernières années; elles s'appliquent cependant tout particulièrement à l'heure actuelle étant donné que la situation n'a jamais été aussi critique au Canada. Le président Coolidge a dit. . .

M. RINFRET: Mon honorable ami prétend-il que les impôts sont plus élevés à l'heure actuelle qu'ils ne l'étaient il y a trois ans?

L'hon. M. MANION: Oui, je pense qu'ils sont plus élevés; ils sont beaucoup trop élevés dans les circonstances. De fait, si le Gouvernement se faisait une conception raisonnable de la nécessité d'économiser, il cesserait de payer l'entretien de M. W. T. R. Preston; —il diminuerait les dépenses de cette nature et il réduirait les taxes. Le président Coolidge, dans le discours d'inauguration qu'il a prononcé le 4 mars dernier et dont le compte rendu a été publié par le *New York Times*, du 5 mars, a déclaré ce qui suit; et ses paroles conviennent également au Dominion du Canada:

Quand nous passons des mesures repoussées à celles qui ont été adoptées, le programme accepté se dégage très clairement, c'est l'économie dans les dépenses publiques ainsi que la réduction et la réforme des impôts. Le principe qui est en jeu dans cet effort, c'est celui de la conservation. Les ressources de notre pays sont pour ainsi dire incalculables. Personne ne peut s'en faire une juste idée. Cependant, les frais réunis de nos divers gouvernements représentent aussi une somme incroyable.

Et à l'heure actuelle, non seulement les citoyens qui déclarent leurs revenus au fisc mais ceux aussi qui constatent l'augmentation du coût de l'existence en

acquittant leurs comptes mensuels, savent par expérience combien lourd est ce fardeau et quelles sont ses conséquences. Peu importe la manière de voir de leurs concitoyens, ces gens demandent une stricte économie. Ils sont opposés au gaspillage. Ils savent que les folles dépenses exigeront plus de travail et diminueront la rémunération de leur labeur.

Je favorise le programme de l'économie, non pas pour le plaisir d'amasser de l'argent, mais parce que je désire épargner des vies humaines. Ce sont les travailleurs, hommes et femmes, qui acquittent les frais de l'administration publique. Chaque dollar gaspillé inconsidérément signifie que la vie de ces gens sera d'autant plus misérable. D'autre part, chaque dollar épargné prudemment signifie que leur vie sera plus large. La pratique de l'économie c'est l'idéalisme sous sa forme la plus pratique.

Et un peu plus loin, il ajoute:

La perception de toutes taxes qui ne sont pas absolument nécessaires, et qui ne contribuent pas au delà de tout doute raisonnable à la prospérité publique, équivaut en somme à un vol légalisé.

Voilà l'opinion du président des Etats-Unis en ce qui regarde l'économie et elle s'applique très bien suivant moi à la situation actuelle au Canada.

Cependant, au lieu de prêter attention à d'aussi sages avis, nous continuons à dépenser gaiement; nous dépensons plus que nous ne gagnons et même plus que nous ne possédons.

Dans une certaine circonstance, M. Micawber fit part de son système philosophique à Copperfield et ce système s'applique tout aussi bien aux nations qu'aux individus. Micawber avait basé son système philosophique sur les erreurs qu'il avait commises: Copperfield, disait-il, si votre revenu est de 20 louis sterling et que vos dépenses s'élèvent à 19 louis, 19 schellings et 6 deniers, vous serez heureux. Si toutefois, avec un revenu de 20 louis sterling, vous dépensez 20 louis et 6 deniers, vous serez dans la misère; la fleur est flétrie; l'arbre dépérit; le dieu du jour descend sur cette triste scène et vous êtes terrassé pour jamais comme je le suis! Cette tirade s'applique aussi bien au Dominion qu'à chaque citoyen canadien car, à moins que nous ne fassions notre profit de cette philosophie il est impossible que le pays progresse comme il le devrait. Je n'insisterai pas davantage sur la question d'économie parce qu'elle n'a pas besoin de plus d'explications. Les seuls citoyens qui semblent ne pas se rendre compte de la nécessité d'économiser, qui ne prêtent aucune attention aux extravagances du Gouvernement, sont les membres du cabinet eux-mêmes.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je vais traiter durant quelques instants le sujet d'une politique douanière stable pour notre pays et l'honorable député de Brome (M. McMaster) sera loin de s'y montrer indifférent. C'est cette politique qui permettra à toutes nos industries de se maintenir, inspirera confiance dans nos affaires et donnera du travail à nos chômeurs, fournira l'avantage à nos jeunes gens de rester au Canada sans être forcés de s'expatrier pour gagner leur vie dans le pays le plus hautement protégé de l'univers, et incitera des dizaines de milliers, que dis-je, des centaines de milliers de sujets des pays surpeuplés de l'Europe à venir nous aider à développer notre magnifique patrimoine. Nos artisans pourront alors choisir l'emploi qui leur convient au lieu de franchir la frontière comme aujourd'hui ou de manquer de pain. Il importe que nos manufactures soient en pleine activité et qu'elles ne soient pas fermées comme c'est le cas à l'heure actuelle tandis que celles des étrangers produisent sans interruption.

En réponse à l'un des collègues qui m'a précédé—je crois que c'est l'honorable député de Prince (M. Maclean) et qui a assuré que la situation était florissante à Brantford, je dirai que c'est tout le contraire. J'ai ici une liste des noms de ceux qui l'an dernier ont envoyé des protestations au Gouvernement contre la réduction du tarif. Je vois en tête le conseil municipal de Brantford. Je trouve également Hamilton, Kitchener, London, Galt, Glen-Williams, Peterborough, Woodstock, Paris, Carleton-Place, St. Catharines, Montréal, Toronto et Tilsonburg. Ce sont des noms qui me sont tombés sous la main mais je sais qu'il doit y en avoir beaucoup plus. De plus, j'ai vu des protestations de propriétaires de mines de houille, de manufacturiers de chaussures, d'empois, de sirop, de tuyaux en fer, de tissus, de pomiculteurs de l'Est et de l'Ouest, de propriétaires d'aciéries et d'éleveurs de volailles. Le pays entier réclame la stabilité du tarif, des droits suffisamment élevés pour permettre à nos industries de réussir. Et après tout, monsieur l'Orateur, qui a profité des dégrèvements des droits effectués par le Gouvernement?

M. JOHNSTON: Les agriculteurs, tous ces gens en ont bénéficié.

L'hon. M. MANION: Je connais un cultivateur qui en a profité et c'est le whip du groupe progressiste. Il a eu l'avantage d'un voyage gratuit à l'exposition de Wembley, mais c'est le seul agriculteur qui en ait retiré des bénéfices.

M. JOHNSTON: Si mon collègue était opposé à ce voyage, pourquoi s'est-il absenté lorsque la question a été mise aux voix?

L'hon. M. MANION: J'aurais certainement voté contre ce voyage si j'avais été à mon siège parce que je l'avais désapprouvé au cours de mes observations. Je ne cherche jamais à éluder un vote. J'étais à Toronto en cette occasion.

M. JOHNSTON: Mon honorable ami a dit, il y a quelques jours qu'il avait donné un vote défavorable alors qu'il n'a pas voté du tout.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami a raison. Je pensais avoir voté contre. J'avoue mon erreur. On m'a fait observer l'autre jour qu'il n'y avait que quelques députés à la Chambre en cette circonstance. Si j'avais été présent, je me serais prononcé contre ce voyage parce que jamais un Gouvernement n'a plus honteusement gaspillé les deniers du peuple. Pourquoi les contribuables écrasés d'impôts paieraient-ils les frais de voyage du whip du parti progressiste à l'exposition de Wembley?

M. JOHNSTON: Mon honorable ami ferait mieux de discuter ce sujet avec son propre whip qui a appuyé ce crédit.

L'hon. M. MANION: Mon whip n'a pas ratifié cette allocation pas plus qu'il n'est allé en Angleterre. L'honorable député de Last-Mountain (M. Johnston) a agi tout autrement et je ne serais pas surpris qu'il ait inspiré ce projet lui-même. Je demandais qui en a profité. Mon honorable ami de Last-Mountain pense évidemment que ce sont les cultivateurs. D'après les assertions des honorables députés que je vois autour de lui, je serais porté à croire que les cultivateurs sont dans le moment en assez mauvaise posture. Je n'en connais pas qui soient dans une très bonne situation aujourd'hui. Est-ce que les ouvriers qui ont été forcés de s'exiler aux Etats-Unis pour gagner leur vie en ont bénéficié. Les hommes d'affaires ont-ils été plus heureux? J'ai tenu, chaque fois que je visitais une région quelconque, à interroger les commerçants et les industriels pour apprendre d'eux-mêmes comment allaient les affaires. Jamais de ma vie je n'ai entendu un si grand nombre de plaintes: les affaires vont très mal dans tout le pays. Ce que nous voulons au Canada ce n'est pas les marchandises à bon marché qu'assure un tarif modéré; nous voulons donner du travail et des salaires aux nôtres.

Je conviens avec sir Arthur Currie, le général qui s'est fait une si belle réputation outremer, qu'il importe de tenir en Canada des propos optimistes, patriotiques. Je ne trouve pas à redire contre cela. Souvent mes propos sont de ce genre; seulement il est très difficile d'être optimiste, d'être patriotique, quand on se trouve sans emploi et qu'il n'y a pas de quoi manger à la maison. Quand le chômage et la faim entrent par la porte l'optimiste et le patriotisme s'envolent par la fenêtre; voilà pourquoi à cette heure nos gens fuyent aux Etats-Unis. La prospérité nous assurera le bonheur et, grâce à ce bonheur, nous garderons les nôtres chez nous. Si nous n'avons pas de prospérité, si nous n'avons pas de bonheur au Canada...

L'hon. M. MARCIL (Bonaventure): C'est que le parti conservateur a été pendant dix ans à la direction des affaires nationales, voilà.

L'hon. M. MANION: Pendant la dernière année du régime conservateur le pays fut prospère; au cours de cette année-là 400,000 immigrants arrivèrent au pays.

M. RINFRET: Alors pourquoi est-ce que tout le pays vota contre le gouvernement du jour?

L'hon. M. MANION: Nos gens votèrent contre le gouvernement parce qu'ils souffraient de la lassitude causée par la guerre,—c'est la même cause qui par tout le globe fit renverser tous les ministères qui briguèrent les suffrages du peuple. Mais le peuple canadien se rend compte maintenant qu'il s'est abusé et qu'il a rudement payé son erreur.

M. RINFRET: Comment mon honorable ami explique-t-il Hastings-Ouest et Saint-Antoine?

L'hon. M. MANION: A mon tour je demande à l'honorable représentant son explication d'Yale, de Halifax et de Kent.

M. RINFRET: Rien de plus simple: ce sont de vieux comtés conservateurs.

L'hon. M. MANION: Je puis expliquer Hastings-Ouest aussi facilement que mon honorable ami explique les autres. Si les affaires en Canada sont sous le coup d'une dépression sérieuse, si l'incertitude nous pèse partout c'est que le Gouvernement actuel ne sait pas adopter une attitude nettement tranchée en ce qui concerne le tarif douanier. Il n'est pas besoin de monter plus loin que les trois dernières années. Il n'est pas nécessaire de retourner au programme libéral de 1919. Il suffit de se reporter à 1922 alors que le ministre actuel des Finances (l'hon. M. Fielding) au cours de son exposé budgétaire énonça: Le tarif est assez bas; nous ne l'abaisserons pas davantage. Le tarif doit être stable si nous voulons donner de la stabilité aux affaires. L'année d'après le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) fit des réductions radicales au tarif,—c'était sa réponse au ministre des Finances qui tenait pour la stabilité,—et le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) énonça son opinion, momentanément célèbre mais qui n'est plus d'actualité, qu'on avait sonné le glas du régime protecteur. C'était la deuxième phase. Voici qu'aujourd'hui le même budget nous

offre le libre-échange et la protection. Dans les circonstances peut-on savoir quelles sont les convictions du ministère au sujet du tarif? Est-ce que la stabilité est possible au pays en ce moment? L'application résolue d'un programme, même faible, serait préférable de beaucoup à l'application tour à tour de deux programmes dont chacun peut, en soi, être excellent, mais qui, menés de front, produisent fatalement le désarroi et l'incertitude qui caractérisent la situation actuelle au Canada.

M. RINFRET: L'honorable député peut-il nous signaler une allusion au tarif dans l'amendement que propose l'honorable représentant de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton)?

L'hon. M. MANION: Quant à nous, la chose n'est pas nécessaire: tout le monde connaît notre attitude sur le tarif. Du reste on ne nous a pas même donné l'occasion de le faire. Mon très honorable chef n'a pas même eu l'occasion de proposer sa résolution; le premier ministre a refusé de lui fournir cette occasion.

M. RINFRET: J'étais en Chambre à plusieurs occasions lorsque l'Orateur fit l'appel de la résolution; le chef de l'opposition était à son siège mais il ne la proposa pas.

L'hon. M. MANION: Je nie qu'à aucun moment, qu'à aucune heure raisonnable, depuis l'ouverture de la session, mon très honorable leader ait eu l'occasion de proposer sa résolution.

M. RINFRET: Mon honorable ami dit-il "aucun moment" ou "aucune heure raisonnable"? Naturellement s'il opte pour "aucune heure raisonnable" il se réserve le droit de décider pour lui-même ce qui constitue une "heure raisonnable".

L'hon. M. MANION: On ne lui a offert d'occasion qu'à onze heures du soir. L'honorable député prétend-il que ce soit là une heure raisonnable?

M. RINFRET: Je m'en contenterais.

L'hon. M. MANION: Je ne blâme pas mon honorable collègue de se contenter si facilement dans la circonstance. Je sais qu'il est un peu embarrassé, représentant une de ces villes protectionnistes qui sont des circonscriptions différentes de celles que représentent l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) ou l'honorable député de Brome (M. McMaster). Mon honorable collègue appartient à un parti dont personne ne connaît et ne peut connaître la politique douanière.

M. RINFRET: Je répondrai à mon honorable collègue que je me sens aussi à mon aise dans Saint-Jacques que nous le sommes dans Saint-Antoine.

L'hon. M. MANION: Nous verrons si mon honorable collègue est si à son aise après l'élection générale. J'en doute.

M. RINFRET: Nous serons heureux d'avoir une élection.

L'hon. M. MANION: Nous aussi. Vous pouvez faire un appel au peuple aussi vite que vous voudrez. J'allais faire remarquer, lorsque l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret) m'a interrompu de si bon cœur, que bien qu'il y ait certaines régions de notre pays qui ne croient pas à la protection...

Des VOIX: Très bien, très bien.

L'hon. M. MANION: Les honorables députés n'applaudissent pas avec autant de vigueur que l'an dernier. Je remarque aussi qu'il n'y a pas d'applaudissement émanant de nos collègues d'en face (*la droite*). Je dis donc qu'il y a dans notre pays certaines régions, comme celle de la Prairie, qui ne croient pas à la protection; il est possible aussi que certaines des Provinces maritimes ne soient pas en faveur de la protection pour le moment.

M. CALDWELL: Très bien, très bien.

L'hon. M. MANION: Sauf pour le charbon. Il est juste de se rappeler qu'actuellement les provinces d'Ontario, de Québec et de la Colombie-Anglaise sont pour ainsi dire unanimes à favoriser une politique de protection douanière.

M. McMASTER: J'en doute.

L'hon. M. MANION: Je prétends que oui. Mon honorable collègue aura l'occasion de présenter sa thèse plus tard.

M. EVANS: Que dire de certains députés de la province d'Ontario qui appartiennent à notre groupe?

L'hon. M. MANION: Certains libres-échangistes d'Ontario ne seront plus ici après la prochaine élection. J'allais dire que ces provinces contiennent environ 7 millions d'habitants, ce qui est la plus grande majorité de notre population. Je ne veux pas dire par là que l'on devrait imposer aux Provinces maritimes ou aux provinces des Prairies quoi que ce soit qui leur entraîne des pertes. La résolution de mon très honorable chef à laquelle on a fait allusion, il y a un instant, indique qu'il comprend comme nous comprenons tous aujourd'hui que si l'on veut donner aux 7 millions d'habitants d'Ontario, de Québec et de la Colombie-Anglaise la politique douanière qu'ils désirent et que cette politique soit une

charge pour les Provinces maritimes ou les provinces des Prairies, il faudra que ces dernières aient une compensation.

M. GOULD: L'honorable député souhaite-t-il que son très honorable leader rétablisse les droits sur les machines à essoucher.

L'hon. M. MANION: Que mon honorable collègue le demande lui-même à mon très honorable chef. Il lui répondra. Si l'on veut me permettre de continuer, je dirai que la situation dont nous avons à souffrir dans ce pays pourrait être corrigée par une bonne politique douanière, par un tarif que tous les pays du monde actuellement ont adopté, à l'exception de l'Angleterre et du Canada. Ces deux derniers pays qui n'augmentent pas leur protection douanière souffrent de dépression commerciale, du chômage et de l'émigration de leurs nationaux. En Angleterre, à l'heure actuelle, il y a près d'un million et demi de gens qui chôment. J'ai entre les mains un article d'un journal de New-York indiquant que l'industrie textile et les industries de la dentelle, de la soie et de la laine en Angleterre sont si gravement atteintes qu'elles demandent de la protection. J'ai aussi un article du *Montreal Star* du 9 mars qui montre que la grande industrie maritime de l'Angleterre, la plus grande de toutes ses industries, qui n'avait pas son égale au monde à venir jusqu'à dernièrement, est aujourd'hui supplantée par celle de l'Allemagne protectionniste. Cette dépêche, datée de Londres, le 9 mars 1925, dit ceci:

> Les intérêts industriels d'Angleterre, aussi bien du côté des capitalistes que du côté des ouvriers, se préoccupent du succès des constructeurs de navires d'Allemagne qui ont obtenu une entreprise de £1,000,000 de la compagnie anglaise Furness Withy.
>
> La soumission allemande, pour les cinq navires commandés, était £300,000 moins élevée que la soumission anglaise.
>
> L'Angleterre a pris l'habitude de se faire vaincre par le continent dans plusieurs industries, mais non dans celle de la construction des navires.
>
> Néanmoins, Terre-Neuve a récemment commandé un steamer et a adjugé le contrat à une compagnie anglaise établie en Hollande. Il en aurait coûté £10,000 de plus pour faire exécuter le travail en Angleterre.

Devant des faits de cette nature, et voyant que dans son industrie la mieux organisée, l'Angleterre ne peut soutenir la concurrence avec le reste de l'univers, il me semble inutile d'apporter des arguments en faveur du libre-échange.

M. McMASTER: Mon honorable ami ignore-t-il que les matériaux servant à la construction des navires sont admis en franchise en Allemagne?

L'hon. M. MANION: Qu'est-ce que cela peut faire? Mon honorable ami n'admet-il pas que les constructeurs britanniques devraient se protéger contre les Allemands? Et si la main-d'œuvre européenne est meilleur marché en Europe et le niveau de vie moins élevé, va-t-il prétendre que nous devons agir de même au Canada ou dira-t-il que nous devons nous protéger? Les matériaux sont bon marché pour le constructeur de navires anglais. Pourquoi ce constructeur qui a fait de si belles affaires depuis 50 ou 100 ans se laisserait-il ruiner par la concurrence allemande?

En ce qui touche la politique énoncée par mon honorable ami de Saint-Jacques (M. Rinfret), je lui rappellerai les paroles d'Edmund Burke, disant qu'un parti politique consiste en un groupe d'hommes réunis pour favoriser le progrès national en avançant certains principes sur lesquels ils sont tous d'accord. Quel est le principe au sujet duquel tous les libéraux sont d'accord? Est-ce le tarif douanier? Ils ont autant d'attitudes à ce sujet que la maison Heinz a de marques de conserves et de sauces. Nous voyons l'honorable député de Hants (M. Martell) qui est libre-échangiste; l'honorable député de Brome (M. McMaster), aussi libre-échangiste; l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), libre-échangiste dans l'Ouest, bien que je ne ne sache pas ce qu'il le soit dans l'Est, et l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Stewart), ce libre-échangiste qui a donné son coup de mort à la protection.

L'hon. M. MOTHERWELL: Sur quoi l'honorable député se base-t-il pour dire que je suis libre-échangiste en quelque lieu?

L'hon. M. MANION: L'honorable ministre est-il protectionniste?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, pas dans le sens que mon honorable ami donne à ce mot.

L'hon. M. MANION: Il me semblait que mon honorable ami vacillerait si je lui posais la question. Il est à la Chambre quelques libéraux libre-échangistes. Mais comme mon honorable ami le ministre de l'Agriculture renie la politique libre-échangiste je le prends comme protectionniste.

M. EVANS: Une simple question pour me renseigner et savoir ce que va dire mon honorable ami. Il prétend que l'Angleterre économiserait £300,000 en accordant un contrat de construction de navires à l'Allemagne. Est-ce que cela n'aidera pas l'industrie anglaise de construction de navires en diminuant ses frais généraux?

L'hon. M. MANION: Oui, mais que deviendront les constructeurs anglais qui se trouvent sans travail et sans pain?

M. EVANS: L'industrie canadienne ne souffre-t-elle pas du fait que ses frais généraux sont trop élevés?

L'hon. M. MANION: Non, mais elle souffre de cette instabilité causée par les attitudes variables du Gouvernement en ce qui touche la protection. Je parlais des libre-échangistes qui siègent à droite de la Chambre. Je vais mentionner les protectionnistes. S'il le veut, je vais prendre l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret) et je prendrai ensuite l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler), l'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea) et mon honorable ami de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs). Ce sont quelques-uns des protectionnistes de la Chambre. Je n'oublierai pas mon honorable ami de Waterloo (M. Euler) qui ressemble quelque peu à un protectionniste et je me suis souvent demandé comment il n'avais pas été contaminé par les vues extrêmes de l'honorable député de Brome (M. McMaster). Je pourrais en nommer une foule d'autres, mais passons.

Quant aux honorables membres qui siègent à droite et n'ont aucune politique fixe, je nommerai le premier ministre lui-même (M. Mackenzie King) parce que je puis avancer que le premier ministre ignore quelle politique il appuie au sujet du tarif. L'accord existe-t-il mieux au sujet du Sénat? Je ne le pense pas, depuis que nous avons entendu le discours du ministre des Chemins de fer (M. Graham), lequel ne s'accorde pas avec les vues exprimées par le premier ministre dans ses discours des provinces de l'Ouest. Ils ne sont pas d'accord sur la question des chemins de fer. Là se trouve l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) un protectionniste à outrance, tandis que son deuxième voisin, l'honorable député de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt), serait disposé à céder le National-Canadien pour un dollar.

M. LANCTOT: Je n'ai jamais changé d'opinion.

L'hon. M. MANION: Il a suffi de tendre le piège à mon honorable ami pour qu'il y donne.

M. EULER: Mon honorable ami a dit que j'étais un protectionniste.

L'hon. M. MANION: Je voulais dire que mon honorable ami était un tenant de la nationalisation. Tandis que son voisin disposerait des chemins de fer en pur don.

M. LANCTOT: Nous nous en trouverions mieux dans cinq ans.

L'hon. M. MANION: Je ne discuterai pas ce point.

M. LANCTOT: Je dirai plus tard ce que je pense de mon honorable ami et de son parti. C'est à eux que nous devons la situation des chemins de fer.

L'hon. M. MANION: Le bruit empêche les dénonciations de mon honorable collègue de parvenir à mon oreille.

M. LANCTOT: Je dirai ce que je pense de l'honorable député et de ses amis.

L'hon. M. MANION: J'espère que ce sera imprimable. Mon honorable ami déclare que la situation des chemins de fer est notre œuvre. Voyons cela. Je suis peut-être de ceux qui sont responsables, mais je ne crois pas que l'on puisse dire la même chose de ce parti. En 1896, le Canada n'avait qu'un transcontinental. En 1904, sir Wilfrid Laurier et son gouvernement entreprirent la construction du Transcontinental-National et du Grand-Tronc-Pacifique et avant de perdre le pouvoir en 1911, ils avaient garanti un emprunt de 35 millions pour le prolongement du Nord-Canadien, de Port-Arthur à Montréal, ce qui faisait le troisième transcontinental.

M. LANCTOT: Le parti conservateur s'opposa-t-il à ce projet sur le parquet de la Chambre?

L'hon. M. MANION: Je l'ignore.

M. LANCTOT: Il ne s'y opposa pas.

L'hon. M. MANION: Mais je sais que sir Wilfrid Laurier favorisa l'entreprise en garantissant l'emprunt de 35 millions pour prolonger le Nord-Canadien de Port-Arthur à Montréal, ce qui constituait le troisième transcontinental. C'est au parti libéral et non au parti conservateur qu'il faut attribuer la responsabilité de trois transcontinentaux.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami me permet-il de lui couper la parole? Un chemin de fer des Prairies à Montréal n'est pas un transcontinental. Voi'à ce qu'était le Nord-Canadien lorsque sir Wilfrid Laurier a quitté le pouvoir. Le gouvernement conservateur de la Colombie-Anglaise...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Construisit la seule partie lucrative.

L'hon. M. GRAHAM: En vertu d'une charte.

Des VOIX: Oh! oh!

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami redoute ce qui va suivre. Je nie tout de même l'exactitude de son avancé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A la question.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai demandé à mon honorable ami (M. Manion) la permission de rectifier et il m'a cédé la parole. Le gouvernement conservateur qui succéda au cabinet Laurier, après s'être consulté avec sir Richard McBride, engagea celui-ci à autoriser le Nord-Canadien à construire une ligne à travers les montagnes jusqu'au littoral. Ce fut le commencement de la fin pour le gouvernement McBride, après cela...

L'hon. M. MANION: Sans vouloir restreindre mon honorable ami.

L'hon. M. GRAHAM: Je termine. J'essayais de démontrer que mon honorable ami a tort de prétendre que le troisième transcontinental est l'œuvre du parti libéral. Le gouvernement libéral refusa net d'aider le prolongement du Nord-Canadien dans la Colombie-Anglaise, mais...

L'hon. M. STEVENS: Sir Wilfrid Laurier donna l'autorisation et déclara qu'il y aurait un troisième transcontinental. Les débats en témoignent et je les citerai tout à l'heure.

L'hon. M. GRAHAM: De fait, j'étais le ministre à qui le Nord-Canadien s'adressa pour obtenir une subvention en vue de construire la voie des prairies à Vancouver; sir Wilfrid Laurier et moi, nous refusâmes absolument cette subvention, disant qu'on devait d'abord assurer le succès de la section est des Prairies avant de songer à la construction de la section ouest. Le parti conservateur aida le Nord-Canadien à construire cette partie de la voie et est ainsi responsable de l'existence d'un troisième réseau transcontinental.

L'hon. M. MANION: Monsieur l'Orateur, je désire faire remarquer, tout en m'abstenant de discuter la construction de la section du Nord-Canadien qui traverse la Colombie-Anglaise, que la construction de la section qui s'étend de la tête des lacs à Montréal, dont on n'avait nullement besoin, fut entreprise avec la garantie de 35 millions de dollars que sir Wilfrid Laurier accorda juste avant les élections de 1911

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que mon honorable ami n'a pas approuvé cette mesure?

L'hon. M. MANION: J'ignore si je l'ai alors approuvé ou non. Je n'avais pas charge des affaires du pays; mon honorable ami et sir Wilfrid Laurier étaient là. En 1911, j'étais un tout jeune homme—beaucoup plus jeune que mon honorable ami, ce qu'il regrette un peu, j'imagine.

L'hon. M. GRAHAM: Du tout.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. M. MANION: Cependant, je prétends que cette voie qui traverse le Nord d'Ontario, où on ne compte que 150,000 habitants sur une étendue de 350,000 milles carrés, forme une section que l'on n'aurait jamais dû construire, quelles que fussent les circonstances. Vraiment, l'honorable représentant de Laprairie-Napierville commençait à perdre sa bonne humeur parce que je discutais la question des chemins de fer...

M. LANCTOT: Qui a construit la voie de Port-Arthur à Montréal, sont-ce les libéraux ou les conservateurs?

L'hon. M. MANION: Je l'ignore, mais les contrats furent accordés avant la défaite du parti libéral.

Nous nous sommes éloignés un peu de ma thèse, monsieur l'Orateur. Burke faisait remarquer un jour qu'un parti, pour constituer un parti politique, doit suivre un principe unique, et je faisais voir qu'en matière de chemins de fer, de tarif, sur la question du Sénat, le parti libéral ne s'entend absolument pas; de fait, dans toutes les sphères, on semble se trouver dans un nuage épais d'idées confuses; cependant, on fait exception sur un principe: celui de conserver le pouvoir à tout prix—même au prix du Canada. C'est Daniel O'Connell qui disait pouvoir conduire un attelage de quatre chevaux à travers toute loi du Parlement. Eh bien, monsieur l'Orateur, vous pouvez faire passer tout un bataillon de soldats à travers les principes du parti libéral aujourd'hui sans briser leurs rangs le moins du monde.

Maintenant, monsieur l'Orateur, qu'est-ce que le parti conservateur peut offrir au pays pour remplacer les politiques que je viens de critiquer? Il offre une politique stable sur le tarif qui amènera la prospérité et le succès; et il l'offre à toutes les classes, aux manufacturiers et aux cultivateurs—anx deux millions de cultivateurs d'Ontario et de Québec qui ont besoin de protection. Ces cultivateurs ont besoin des marchés locaux à proximité de leurs fermes, ils ont besoin des marchés de Montréal, Sherbrooke, Trois-Rivières, des marchés locaux d'Hamilton, Toronto, Brockville, Peterborough et d'autres villes; et ces gens demandent une protection plus forte que celle qu'ils obtiennent actuellement afin d'empêcher l'entrée des millions de dollars de produits agricoles que l'on importe et que l'on devrait produire au pays. J'ai ici un rapport du ministère du Commerce qui indique, à la page 1420, les importations de produits agricoles et heureusement, ces importations sont en deux groupes: les produits que l'on peut produire au Canada et ceux que l'on ne peut produire.

Le rapport indique que des fruits, des légumes et des produits animaux que l'on peut produire au Canada, on en a importé au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1924 pour une valeur de $149,201,000,—tout près de 150 millions de dollars de produits agricoles que l'on aurait pu produire ici si on l'avait voulu. Nous avons perçu sur les produits importés moins de 29 millions en droits de douane, soit environ 18 p. 100; et nos produits agricoles qui vont aux Etats-Unis sont frappés d'un droit de 25 à 30 p. 100. Permettez-moi de donner quelques-uns des détails. Je regrette de retenir la Chambre aussi longtemps. . .

Quelques VOIX: Poursuivez.

L'hon. M. MANION: . . . mais pour au moins la moitié mon discours a été prononcé par mes honorables amis de la droite. Voici quelques-uns des articles que nous avons importés:

Beurre, plus de 1 million de livres.
Fromage, 900,000 livres.
Œufs, 5 millions de douzaines.
Fruits, $25,500,000.
Maïs, 9 millions de boisseaux.
Peaux, 49 millions de livres.
Saindoux et ses composés, 8 millions de livres.
Bacon et jambon, 3 millions de livres.
Porc frais, 5,500,000 livres.
Graines de semence, $3,000,000.
Légumes, $6,000,000.
Laine brute, 15,500,000 livres.

Ce sont là quelques-uns des articles que nous pouvons et devrions produire sur nos fermes. Qu'on me permette de citer les droits sur quelques articles afin de démontrer que notre tarif est trop bas comparativement à celui des Etats-Unis:

Produit—Droit des Etats-Unis—Droit canadien—
Blé, 42 cents le boisseau, 12 cents.
Avoine, 15 cents le boisseau, 10 cents.
Foin, $4 la tonne, $2.
Pommes de terre, 50 cents par 100 livres, 35 cents.
Beurre, 8 cents la livre, 4 cents.
Fromage, 5 cents la livre, 3 cents.
Œufs, 8 cents la douzaine, 3 cents.

Cette liste montre ce qui en est pour quelques marchandises qui devraient être produites en ce pays; elle montre aussi que nous devrions avoir un tarif égal à celui des Etats-Unis. Nous ne pouvons faire ici mieux que d'imiter les Etats-Unis qui, en superficie, en ressources, en tout ce qu'il faut pour développer un pays, ressemblent plus au Canada que tout autre pays.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami, —je ne veux pas faire de discours,—veut-il me dire l'origine, disons du beurre et du fromage qui ont été importés? Il n'a peut-être pas les chiffres...

L'hon. M. MANION: Non, je regrette de n'avoir pas les chiffres. Je ne m'en suis pas occupé; je n'en ai pas pris le temps.

M. FORKE: Je ne voudrais pas abuser de votre temps non plus, mais je voudrais savoir pourquoi nous importons des peaux. Quelques honorables députés de cette partie de la Chambre ont dit dans leurs discours que l'on ne manufacture que bien peu de peaux en Canada, qu'il n'y a pas de marché pour ces peaux parce qu'il n'y a pas de manufactures.

L'hon. M. MANION: Ces chiffres datent de deux ans.

M. FORKE: Je le sais, mais l'honorable député disait que nous sommes aujourd'hui obligés d'importer des peaux.

L'hon. M. MANION: Ces chiffres datent de deux ans; et j'aurais pu mettre les choses au pis si j'avais cité les chiffres d'il y a trois ans. Je ne saurais expliquer à mon honorable ami pourquoi nous importons des peaux; je ne suis pas entré dans ces détails. Je donne des renseignements que mon honorable ami, je le crois, devrait être heureux d'avoir, surtout quant aux choses que nous devrions produire sur les fermes du Canada et que malheureusement nous importons.

M. FORKE: Voilà ce qui m'intrigue. Je sais que nous pouvons produire des peaux, mais nous ne pouvons leur trouver de marché.

L'hon. M. MANION: J'ai ici les chiffres du bureau des statistiques. S'ils sont erronés, c'est la faute du service des statistiques. J'allais dire...

M. SPEAKMAN: Puis-je poser une question à l'honorable député avant qu'il aille plus loin? Prétend-il sérieusement que les 150 millions de produits de la ferme dont il parle pourraient tous être des produits canadiens?

L'hon. M. MANION: Je me suis basé sur les renseignements fournis par le département du Commerce de ce Gouvernement. Il m'arrive d'ajouter foi aux déclarations de ce Gouvernement; c'est ce que je fais ici. Je m'attendais à cette question et je suis prêt à y répondre. J'admets que, lorsque j'ai lu ces chiffres, j'avais les mêmes doutes que mon honorable ami semble avoir. Mais les chiffres montrent que, outre ces 149 millions de produits importés qui auraient pu venir de nos fermes, nous avons importés 236 millions d'autres produits agricoles. Je dois dire que ceci comprend le coton. En d'autres termes, d'après ces chiffres, nous avons importé en Canada, durant cette année, 386 millions de

produits agricoles, dont environ 150 millions pouvaient être produits sur les fermes canadiennes?

M. WARNER: Puis-je demander à mon honorable ami combien de cette importation consistait en marchandises qui se trouvaient de saison au Canada au moment de l'importation?

L'hon. M. MANION: Le seul fait que le département du Commerce, dans ses statistiques, donne ces marchandises comme ayant pu être produites sur les fermes canadiennes nous démontre qu'elles ont été importées en des saisons où elles auraient pu être produites ici; sans cela, on ne les aurait pas comprises dans ces statistiques.

Quelques VOIX: Non! Non!

L'hon. M. MANION: Eh bien, prenons les fraises, qui sont importées des états du sud une couple de semaines avant la période de maturité en Canada; allons-nous faire perdre aux Canadiens tout goût pour les fraises au point de les empêcher d'acheter des fraises canadiennes le jour où elles seront sur le marché? Prenez la vallée d'Okanagan. Les producteurs de fruits de cette région ont à faire concurrence aux producteurs des états de Washington, de l'Orégon et de la Californie, dont les produits arrivent sur les marchés canadiens au moins une couple de semaines avant les produits canadiens. Devons-nous faire perdre aux populations des provinces des Prairies ou du Canada en général tout goût pour les fruits et laisser ruiner nos producteurs de fruits de la vallée d'Okanagan? Je ne le crois pas.

Je faisais remarquer que le progrès accompli par les Etats-Unis a été le plus remarquable de tous les pays, sans exception, dans l'histoire du monde. J'allais dire que M. Blaine, qui discuta avec M. Gladstone, en 1896, le libre-échange et la protection, question que nous discutons encore, fit remarquer que, entre 1812 et 1861, les Etats-Unis avaient, par trois fois, fait l'essai du libre-échange et que, après chacun de ces essais, la stagnation du Commerce, le chômage et les crises financières se produisirent. Il dit aussi—et ses paroles étaient conformes aux faits—que, depuis 1861, les Etats-Unis ayant constamment gardé un tarif élevé, le progrès et la prospérité ont été continus en ce pays.

M. McMASTER: L'honorable député, dont le discours nous intéresse tant, ne prétend certainement pas que, depuis 1861, il ne s'est pas produit de crises, et de graves crises, aux Etats-Unis?

[L'hon. M. Manion.]

L'hon. M. MANION: Oh! non. J'ai dit en Chambre déjà, et je le répète, qu'on n'a pas encore découvert une doctrine politique qui soit une panacée contre tout ralentissement des affaires. Chaque pays connaît, plus ou moins, des périodes difficiles. Mais je prétends que les crises qui se sont produites aux Etats-Unis après l'année dont j'ai parlé furent minimes comparativement aux intervalles de stagnation du commerce que l'on avait connus auparavant. En outre, le progrès accompli par les Etats-Unis, de 1861 à aujourd'hui, a été le plus remarquable de toute l'histoire du monde. Je prétends donc que nous devrions plutôt nous inspirer de l'exemple d'un pays qui nous ressemble à tant d'égards, les Etats-Unis, que de celui de deux petites îles de la mer du Nord, dont la superficie est seulement le tiers de la nôtre et dont les besoins diffèrent absolument des nôtres. Je prétends que c'est de cette façon que nous progresserons.

Je prends la liberté de citer encore le président Coolidge. Il rappelle, dans le même discours d'ouverture dont j'ai parlé—et j'aurai terminé mes remarques:

> Ces mesures tendant à créer une plus grande harmonie entre les nations, à augmenter l'économie et à diminuer les impôts, ont concouru, dans une grande mesure à assurer la paix et la prospérité des industries.

Il ajoute:

> Par suite des résultats bienfaisants de la restriction du nombre des immigrants et du tarif protecteur, le travail est abondant, les salaires sont élevés et les travailleurs sont dans un état de contentement qu'on avait vu peu souvent auparavant.

Ces paroles constituent, si je ne me trompe, une réponse appropriée au ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) et au ministre du Travail (l'hon. M. Murdock), qui disaient, l'autre jour, qu'il y a 20 millions de sans-travail aux Etats-Unis.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur l'Orateur, cette déclaration n'a pas été faite par l'un ou l'autre des deux députés en question. Si mon honorable ami veut s'en tenir aux faits. . .

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami peut-il me dire qui a fait cete déclaration?

L'hon. M. MURDOCK: Le compte rendu des débats indiquera qui l'a faite, et le nom de celui dont il citait les paroles.

L'hon. M. MANION: Monsieur l'Orateur, c'est un subterfuge fantaisiste. Le ministre de la Justice me lança cette parole alors que je parlais l'autre jour, puis le ministre du Travail cita les paroles du ministre de la Justice. Je sais qui a fait cette déclaration; le ministre l'attribuait à M. Green.

L'hon. M. LAPOINTE: Très bien; très bien!

L'hon. M. MANION: Cherchaient-ils à mystifier le peuple canadien? Parlaient-ils seulement pour le plaisir de s'entendre parler? Ou plutôt, cherchaient-ils réellement à tromper le peuple?

L'hon. M. MURDOCK: Non, nous n'avons pas tenté de mystifier personne. Nous citions tout simplement les paroles d'un représentant éminent des ouvriers américains, ni plus ni moins.

L'hon. M. MANION: Il est plutôt extraordinaire que le ministre du Travail agisse de la sorte. On peut pardonner au ministre de la Justice, car il ne s'occupe pas des questions ouvrières, mais le ministre du Travail doit résoudre ces problèmes. Il déclare, devant un auditoire sensé, comme le sont à l'ordinaire les membres de cette Chambre, qu'il y a 20 millions de sans-travail aux Etats-Unis, citant les paroles d'un autre homme, paroles dont la fausseté est évidente. Je sais que jamais dans toute l'histoire des Etats-Unis, il ne s'est produit un tel état de choses. Vingt millions d'hommes! c'est le cinquième de la population des Etats-Unis; ce nombre comprend tous les pères de famille des Etats-Unis! C'était évidemment faux; mais le ministre du Travail tente de s'en tirer en disant que ces paroles n'étaient pas de lui, qu'il rapportait seulement celles d'un autre.

L'hon. M. MURDOCK: Il ne tente pas de s'en tirer. Nous parlerons de la question plus tard et nous verons si ceux qui ont cité cette parole en savent plus long que mon honorable ami.

L'hon. M. MANION: Eh! bien, je permettrai à mon honorable ami de se disculper. Il est parfaitement libre de citer de nouveau cette déclaration; mais je suis sûr qu'il se rendra encore plus ridicule.

Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, le Canada est un pays à tarif peu élevé, tandis que tous les autres pays de l'univers sont sous le régime de droits nettement protecteurs, car en Europe, la monnaie est dépréciée, les salaires sont minimes et les conditions d'existence d'ordre inférieur. Alors notre tarif douanier est trop bas à l'heure actuelle. En matière de politique douanière, la seule chose que nous puissions faire, pour remettre nos industries sur pieds, c'est de relever notre tarif en ce qu'il s'applique aux industries fondamentales. Maintenant, monsieur l'Orateur, j'attends mes honorables amis à ma gauche qui se préparent à me demander de nouveau pourquoi nous ne l'avons pas fait quand nous étions à même de le faire, en 1920. L'honorable député de Springfield (M. Hoey) hoche la tête comme s'il voulait prendre sur lui de faire cette question. Je vais donc lui répondre. Nous n'en avons rien fait parce que dans le temps ce n'était pas nécessaire. En 1920-1921, la dernière année de notre administration, le pays était dans une excellente situation; tout allait bien dans le domaine des affaires, de même que sous le rapport du chômage, et les nôtres n'émigraient pas aux Etats-Unis. Mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens) me fait remarquer que j'aurais dû dire; "emploi" ("employment") dans la phrase précédente au lieu de "chômage" ("unemployment").

L'hon. M. MURDOCK: Vous aviez raison de vous exprimer comme vous l'avez fait.

L'hon. M. MANION: Chose plutôt étrange, ces jours derniers même, mon honorable ami le ministre du Travail, rappelait à la députation que tout allait pour le mieux au pays en 1920. Il n'y a pas seulement cela, monsieur l'Orateur, mais les Canadiens émigraient peu dans ce temps-là; l'industrie était rassurée; ce qui est plus important, les nations d'Europe n'étaient pas encore revenues à leur état normal et leur concurrence était moins à craindre. Mais il n'en est plus de même. C'est tout le contraire qui existe maintenant. La concurrence européenne a repris et ces nations déversent sur notre pays l'excédent de leurs produits de toutes sortes et ruinent mainte et mainte industrie. Ce qui est plus sérieux encore, c'est que le Gouvernement actuel, en entrant en fonction, avait autant de plans de politique douanière qu'un centipède a de pattes. Les Etats-Unis ont également élevé leur tarif. Sauf ceux de l'Angleterre et du Canada, les tarifs douaniers dans le monde ont tous été élevés, et ce sont les deux pays où le marasme industriel sévit le plus aujourd'hui. La conséquence de ce changement c'est le désarroi qui s'est déclaré dans les affaires, désarroi qui se continue au vu et au su de tout le monde, sauf du Gouvernement.

Jetons donc un coup d'œil sur ce qui se passe aux Etats-Unis et au Canada. La dette par tête aux Etats-Unis n'est pas beaucoup moindre que la nôtre. Notre commerce par tête dépasse le leur. Les réserves de nos banques sont bonnes, l'expansion de nos chemins de fer se poursuit, et considérable est notre richesse nationale. Et cependant nous ne jouissons pas d'une prospérité comparable à celle dont on jouit de l'autre côté de la frontière. D'après le président Coolidge—et j'aime mieux prendre sa parole que celle du ministre du Travail—la situation est bonne là-bas, quand chacun sait qu'elle est mauvaise ici. D'où vient cette différence? Les principales raisons sont que les impôts en notre pays, sont

élevés et plus élevés qu'aux Etats-Unis—notre impôt sur le revenu, par exemple, est beaucoup plus élevé. En second lieu, aux Etats-Unis le tarif est deux fois plus élevé que le nôtre pour à peu près toutes sortes de marchandises.

Enfin, monsieur l'Orateur, nous aurions besoin de sang-froid et de fermeté pour administrer les affaires de ce pays; au lieu de cela nous avons des chefs qui perdent la tête et qui n'ont d'autre souci que de garder le pouvoir.

Autrefois, j'ai beaucoup lu d'histoire et j'ai découvert que nombreux furent les gouvernements sans énergie et vigueur, mais je n'en ai pas trouvé, sauf un, qui pût égaler en incapacité le présent Gouvernement, et c'était le gouvernement du sultan Abdul Hamid, en Turquie, en 1885. Il a fait anéantir les Arméniens. Ce Gouvernement ne fait pas anéantir les Arméniens; il ruine l'industrie et chasse, en exil, les fils et les filles du Canada. Ce Gouvernement n'anéantit pas les Arméniens, loin de là, il vient à leur secours, comme il aide les Tchecaslovaques, les Allemands, les Français, les Anglais, les Américains,—tout le monde, sauf les Canadiens. Pourrai-je aussi rappeler que le fameux grand libéral, M. Gladstone, que mon honorable ami de Laprairie-Napierville ne saurait critiquer, parlant un jour dans une discours resté célèbre, du gouvernement d'Abdul Hamid, déclarait: "Les Turcs devraient être chassés de l'Europe armes et bagages." Monsieur l'Orateur, je dirai que le seul salut pour le pays est de chasser ce Gouvernement armes et bagages du Dominion du Canada et de le remplacer par un gouvernement qui mettra en vigueur la politique d'économie nécessaire et la politique douanière qui convient pour assurer la stabilité industrielle, pour donner du travail à nos chômeurs, mettre nos richesses en valeur, et faire un pays où nos fils et nos filles pourront vivre et trouver du travail au lieu d'être obligés d'aller le chercher aux Etats-Unis; un pays où l'on puisse s'occuper de centaines de milles d'immigrants venant des pays surpeuplés de l'Europe. Il ne suffit pas de développer un sentiment de patriotisme, mais il faut aussi assurer pour nos fils et nos filles des conditions de nature à motiver chez eux cet amour du pays. Nous devons établir une politique de protection appropriée qui assurera l'expansion de l'industrie canadienne, afin que nos jeunes gens, à la campagne et dans les centres industriels, puissent rester dans leur patrie et y gagner leur vie.

Il y a une soixantaine d'années, Macdonald, Cartier, Brown et les autres Pères de la Confédération avaient assez d'envergure pour rêver d'une grande nation canadienne s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, et des Grands lacs à l'océan Arctique. Si nous voulons amener la réalisation de ce rêve, mettons à profit les leçons que nous offre l'histoire de ces nations disparues.

M. McMASTER: Très bien! Très bien!

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami de Brome (M. McMaster) ne ponctuera pas de "Très bien! Très bien!" ce que je vais dire, bien que ce soit aussi vrai. Je sais par les leçons de l'histoire qu'aucun pays n'a jamais progressé et n'est jamais devenu prospère sauf sous un régime protecteur. Je ne fais d'exception pour aucun pays. Je ne veux plus être entraîné dans des disgressions, j'ai déjà parlé trop longtemps. Jusqu'en 1846, la Grande-Bretagne a eu le plus haut degré de protection, tellement qu'elle a parfois interdit les importations de certains produits de nature à nuire aux producteurs indigènes. Elle n'a pas inauguré le libre-échange avant 1865. De dix à quinze ans après 1846, la Grande-Bretagne a maintenu des droits sur environ quatre cents catégories de marchandises. Ce n'est que lorsque Gladstone a présenté finalement son budget libre-échangiste en 1860 que l'Angleterre adopta le libre-échange. Jusqu'à l'établissement de ce régime, et cela remonte seulement à soixante ou soixante-dix ans, l'Angleterre fut le pays le plus protectionniste du monde. Elle protégeait ses industries de tout genre et elle n'a instauré le libre-échange qu'après être devenue la maîtresse de l'univers au point de vue production industrielle, qu'après être devenue l'atelier du monde et avoir acquis l'espoir de le demeurer, parce que les Anglais croyaient alors que Cobden avait raison de proclamer que si l'Angleterre adoptait le libre-échange, tous les autres pays l'adopteraient dans la période décennale suivante. Je pourrais discuter ce point davantage avec l'honorable député de Brome, mais j'y renonce. Je soutiens, monsieur l'Orateur, qu'aucun pays n'est jamais devenu une grande puissance industrielle ou commerciale sauf à la faveur d'une politique tarifaire de protection. Tous les pays au monde font aujourd'hui un plein usage de cette politique excepté le Canada et l'Angleterre. Nous devrions non seulement nous conformer à ce précepte mais avoir aussi une politique d'économie. Les Etats-Unis et l'Angleterre observent ce précepte et réduisent en conséquence leur dette nationale, tandis qu'en ce pays, à prendre les chiffres du ministre des Finances lui-même, nous avons ajouté 13 millions à notre dette nationale, l'an dernier.

Imitons ces diverses politiques. Adoptons la politique du retranchement en réduisant

les dépenses de l'administration. Adoptons la politique de la protection qui conservera le marché domestique au peuple canadien et nous permettra de faire concurrence aux autres pays. Adoptons une politique d'économie pour les chemins de fer. Adoptons une politique dont l'objet soit de nous fournir des immigrants. Prenons ces quatre politiques comme les pierres angulaires de notre édifice national et cimentons-les avec un esprit canadien et d'union, et nous aurons, selon moi, le progrès, la prospérité et le contentement auxquels aspire aujourd'hui le peuple canadien.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, avant de commencer les commentaires que j'entends faire, je désire me joindre aux autres députés de cette Chambre pour exprimer mes regrets touchant l'absence prolongée du ministre des Finances (M. Fielding). Son œuvre comme serviteur du public et ministre de la couronne suscite l'admiration de la plupart des Canadiens, je crois. Son honnêteté, la sincérité de ses convictions et sa courtoisie font l'admiration de tous.

Mon honorable ami qui vient de prendre son siège (M. Manion) a suivi d'assez près aujourd'hui la ligne d'attaque de l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) contre l'exposé financier de ce Gouvernement. Il n'est pas difficile de soutenir, je crois, qu'il a échoué dans son effort pour démolir la démonstration faite il y a quelque jours en cette Chambre par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb). Il est vrai qu'il a battu la campagne et discuté plusieurs questions. Nous avons entendu aujourd'hui une véritable harangue électorale de la part de mon honorable ami de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion); l'honorable député a cru apparemment qu'il était sage de se lancer dans un discours de ce genre au Parlement, avant de rencontrer ses électeurs. Il a parlé de l'immigration.

L'hon. M. MANION: Avec la permission de mon honorable ami, j'exprimerai l'espoir qu'il ne cherche pas à prononcer un discours de campagne électorale, car je sais qu'il ne voudrait pas s'abaisser à ce point.

L'hon. J. H. KING: Nous verrons quand j'aurai fini. Mon honorable ami a parlé de l'immigration et a déclaré qu'en 1914, 400,000 personnes sont venues au Canada. Quelques immigrants sont venus en Canada au cours de l'année qui a précédé la chute du cabinet conservateur.

L'hon. M. MANION: Je me suis aperçu de l'erreur. J'ai voulu dire la même année, celle de la guerre.

L'hon. J. H. KING: J'en parle, parce que le compte rendu pourrait répandre cette erreur, et si on ne la relève pas, le public reste avec une opinion fausse. On comprend parfaitement que le courant de l'immigration ne se crée pas en un jour; il est le résultat d'une organisation préparée de longue main. Les gens n'émigrent pas de leur pays sans avoir quelque espérance de pouvoir mieux vivre dans la contrée vers laquelle ils se dirigent. Entre 1900 et 1911 l'administration du Canada fit connaître notre pays avantageusement à l'étranger et lui attira de tous les points du monde des émigrants par plusieurs centaines de mille chaque année. C'est un fait admis que le courant persista après la chute de Laurier en 1911 et se maintint jusqu'en 1914.

L'hon. M. MANION: Il a même augmenté.

L'hon. J. H. KING: C'est possible; mais pas comme la conséquence des mesures administratives prises par le nouveau gouvernement entre 1911 et 1914. Tout le monde sait, au Parlement et dans le pays, que le chômage fit plus de victimes dès le printemps de 1914 qu'en aucune autre année après cette date. Même après la guerre le chômage dans l'Ouest n'a jamais été aussi grand qu'il l'a été en 1914.

Notre collègue a dénoncé la situation des chemins de fer. C'est un fait connu. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre se souvient-il si en 1914 on s'est adressé comme aujourd'hui à la charité du gouvernement, tant au provincial qu'au fédéral?

L'hon. J. H. KING: On s'est adressé aux autorités compétentes; mais aujourd'hui on semble avoir induit les victimes du chômage à venir solliciter le gouvernement fédéral. On leur dit: Il a de l'argent; demandez-lui-en. C'est ainsi qu'on agit en certains quartiers. Mais le gouvernement fédéral est approuvé par le public de rester sourd à de tels appels et de repousser une responsabilité qui appartient à d'autres.

L'honorable membre (M. Manion) a reproché au Gouvernement les dépenses effectuées pour les réseaux de l'Etat. Quelle est la cause première de ces dépenses? Ce sont nos adversaires, quand ils étaient au pouvoir, qui ont imaginé de fonder en un tout les différents réseaux qui devaient être administré comme une entreprise particulière sous le nom de réseau national. C'est une situation qui a été créée par nos contradicteurs.

L'honorable député a parlé d'une dépense de 118 millions imputables sur le capital. Notre collègue a manqué envers le Parlement, en faisant une telle asertion. Mis en présence de son erreur il s'est excusé d'avoir voulu affirmer une chose comme celle-là. On pourra, en examinant bien, se convaincre que la défense était justifiée à tous les points de vue.

Notre collègue nous a aussi accusés de folles prodigalités dans l'exécution de travaux publics. J'engage l'honorable membre à faire preuve de plus d'esprit de justice. Quelle est la vérité? L'administration des Travaux publics se contente pour tous ses services de crédits de moitié inférieurs à ceux de 1914. Si, en outre, on tient compte de la puissance d'achat du dollar, qui est fort diminuée depuis 1914, on peut voir que le Gouvernement s'efforce d'administrer avec toute l'économie possible. On remarque avec curiosité que les membres de la gauche ont adopté depuis quelques temps l'habitude de comparer la conduite de nos affaires avec les méthodes américaines. Tout est merveilleux aux Etats-Unis; tout est mauvais en Canada. Ne peut-on rendre justice à son propre pays? Les Etats-Unis jouissent d'une certaine prospérité, mais cete prospérité est entièrement due à la guerre. Les Américains ne se sont jetés dans la lutte que deux où trois ans après le Canada, et pendant ce temps ils se sont enrichis. C'est cette richesse qu'ils nous montrent aujourd'hui. Les comparaisons auxquelles se livrent certains hommes politiques sont injustes pour le Canada et ses habitants.

L'honorable député a trouvé à redire à l'institution de quelques commissions et en particulier à la commission des grains. Quel est le principal commerce du Canada aujourd'hui? N'est-ce pas le commerce des céréales? Pendant les trois ou quatre dernières années on avait à se plaindre des conditions dans lesquelles se faisait le placement de nos céréales, conditions qui avaient déjà fait l'objet d'une enquête devant plusieurs commissaires successifs. A l'époque où le présent Gouvernement assuma les rênes du pouvoir, ce trafic était dans une situation passablement incertaine et l'on demanda de diverses sources la nomination d'une commission royale afin de faire enquête sur la situation existante.

L'hon. M. MANION: J'ai mentionné la commission des grains et celle du bois à pâte pour la bonne raison que ce sont là les deux seules commissions au sujet desquelles nous avons pu nous procurer les chiffres du Gouvernement. Ce sont les deux seules commissions au sujet desquelles les chiffres ont été publiés jusqu'à date.

[L'hon. J. H. King.]

L'hon. J. H. KING: Je me borne à suivre le fil des remarques de mon honorable ami. Il a donné à entendre que la création de la commission des grains a donné lieu à un gaspillage des deniers publics.

L'hon. M. MANION: Non pas cette commission en particulier, mais un bon nombre d'autres.

L'hon. J. H. KING: Vous avez mentionné ces deux commissions et c'est à celles-là que je m'en tiendrai. Je le répète, ce n'est pas la première commission qui ait été créée pour faire enquête sur le trafic du grain. Il y en a eu et il y en aura d'autres étant donné que le commerce du grain est des plus importants. La présente commission a déposé un rapport très élaboré et le Gouvernement espère que, grâce à ce rapport, le Parlement consentira à sanctionner des mesures d'une portée suffisante pour remédier aux abus dont on se plaint. Les frais de la commission se sont élevés à $169,707, ce qui représente environ un quinzième de cent par boisseau, en supposant une récolte de 250 millions de boisseaux de blé. Il est donc évident que le pays en aura pour la valeur de son argent.

Pour ce qui est de la commission d'enquête sur le bois à pâte, nous aurons peut-être l'occasion de discuter le problème plus tard. Je me contenterai de faire observer pour l'instant que certains honorables membres ont fait des représentations au Gouvernement la semaine dernière, préconisant l'imposition d'un embargo sur nos produits forestiers et autres matières brutes. Mais avant d'adopter un pareil programme, il faut que la population canadienne soit pleinement renseignée sur tous les aspects de la question. D'autres commissions ont été nommées par le passé, mais ces enquêtes n'ont pas donné les résultats espérés par le Gouvernement.

J'ai été plutôt surpris d'entendre mon honorable ami porter une accusation de prodigalité contre le Gouvernement pour une affaire aussi insignifiante que la visite des délégués parlementaires à l'exposition de Wembley l'année dernière. Les whips des différents partis de la Chambre furent choisis pour faire cette visite dans l'intérêt tant du Parlement que du peuple canadien en général.

Ce fut une visite fort utile et bien remplie au point de vue des renseignements et des faits recueillis; les honorables députés qui ont fait le voyage de Wembley seront en conséquence mieux en état de répondre aux désirs de leurs commettants et du pays en général. Mes honorables amis de la gauche tentent de faire un scandale terrible de ce petit voyage. Monsieur l'Orateur, des délégations de parlementaires ont déjà accompli des missions de cette

nature dans d'autres circonstances. A maintes reprises, des représentants du Canada ont visité la métropole dans l'intérêt du pays et du peuple canadien. Je doute fort que mon honorable ami (M. Manion) réussisse à convaincre le peuple que le Gouvernement est coupable de folles dépenses, s'il n'a pas d'autres faits que celui-là à nous reprocher.

M. HOEY: Le ministre aurait-il l'obligance de nous dire à combien s'élèvent les frais de ce voyage des délégués parlementaires à Wembley?

L'hon. J. H. KING: Si j'ai bien compris, ces frais s'élèvent à $1,400 par tête, soit une dépense globale de $4,200 en tout et partout. Mon honorable ami (M. Manion) s'est aussi plaint,—et je me propose d'éclairer ce point avant de continuer le fil de mon discours,—de la situation des chemins de fer; il a tenté de revenir en arrière et d'établir que le parti libéral est responsable de l'état de choses existant. Or, mon honorable ami se trouve placé dans une situation tout à fait particulière. De 1900 à 1911 en effet, l'honorable député fut un bon libéral; or, si le parti a commis des erreurs au cours de cette période, il les a approuvées. D'autre part, si le parti conservateur a commis des erreurs après 1911,—et mes honorables amis admettent qu'ils ont erré en ce qui regarde les chemins de fer,—il les a également approuvés. L'honorable député a donc assumé une double responsabilité.

L'hon. M. MANION: J'étais bien jeune à cette époque.

M. ARCHAMBAULT: Et c'est après cela qu'il accepta la candidature conservatrice, en 1917.

L'hon. J. H. KING: Personne ne peut raisonnablement soutenir, peu importe le parti politique auquel il appartient, que la construction d'un deuxième chemin de fer transcontinental ne s'imposait pas au pays. C'était devenu une nécessité; le nouveau chemin de fer a ouvert de vastes régions à la colonisation; il a contribué à augmenter le chiffre de notre population sans compter que l'entreprise était dans l'intérêt général du pays. Pour ce qui est du réseau du Nord-Canadien, qui commença à se développer dans les provinces des Prairies pour étendre ensuite ses ramifications dans l'Est jusqu'aux ports de l'Atlantique, il était tout naturel qu'il en fût ainsi. Après avoir développé son trafic dans les provinces des Prairies, il fallait bien que le réseau atteignit les ports de l'Atlantique afin de transporter le trafic échelonné tout le long de son parcours. Quant à la question de savoir si oui ou non l'entreprise était opportune, nous avons l'assertion qu'a faite dernièrement à New-York le président Beatty du Pacifique-Canadien:

> Si Mackenzie et Mann s'étaient contentés d'exploiter leurs lignes des provinces des Prairies, et leurs embranchements dans l'est du Canada, ils auraient été les hommes les plus riches du pays.

Ils ont ruiné leur entreprise par suite de manœuvres politiques qui les ont engagés à prolonger leurs voies ferrées au delà des Prairies. Mon honorable ami en a conclu que les Canadiens ne devraient pas profiter des avantages qui sont offertes aux divers pays d'importer les légumes et les fruits de la saison qu'ils aimeraient à avoir sur leur table. Je ne prendrais pas cette attitude. J'espère que les nôtres seront toujours en état de faire venir ces friandises et tout ce dont ils ont besoin. Le parti conservateur défendra-t-il à nos compatriotes d'importer des oranges, des citrons, des bananes, des fraises? C'est absurde et je suis convaincu que les citoyens ne sont pas de cet avis.

M. PRITCHARD: Y a-t-il eu une différence notable entre les droits de 1921 et de 1923 sur ce produit agricole importé au Canada?

L'hon. J. H. KING: Aucune. Il n'y a pas eu de changement.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est encore une double responsabilité.

L'hon. M. MANION: Que mon honorable ami me permette de lui dire qu'il y a une différence aux Etats-Unis: ce dernier pays a presque doublé ses droits douaniers.

L'hon. J. H. KING: Ils n'importent pas d'oranges, ni de bananes ni de citrons. Ils ne nous font aucun tort à ce sujet.

L'opposition semble désireuse de créer l'impression que le budget est entouré de mystère. Cela serait possible dans certaines régions reculées dont les habitants ne connaissent pas la définition du budget, mais au Parlement tous les représentants savent que le budget n'est que l'état de nos revenus et de nos dépenses et qui prépare cet état? Non pas le ministre mais des fonctionnaires compétents du département des Finances qui font leurs calculs comme dans une maison d'affaires et, à l'expiration de l'année, établissent la balance entre les revenus et les dépenses. On concédera que le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) est concis dans ses déclarations et n'est pas de ceux qui chercheraient à tromper la Chambre à cet égard. Mes collègues ont soutenu l'an dernier au Parlement et, durant l'intersession, avec plus ou moins de succès, que ce ministère est res-

ponsable du changement de la comptabilité du pays. Cette accusation a été réfutée l'an dernier à la Chambre. Toutefois, nos honorables amis ont cru apparemment qu'ils pourraient maintenir une ancienne politique qui serait favorable au Canada et ils prétendent que le Gouvernement, au lieu d'avoir un surplus de 35 millions, comme cela a été démontré l'an dernier, a eu réellement un déficit. Mais on a prouvé cette année la fausseté de leurs prétentions. Le ministre intérimaire des Finances, qui, en excellent Ecossais, tient à être juste pour tous, s'est adressé non pas à un mais à deux experts-comptables. Il y a un jour ou deux, l'honorable député de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens) parlant de la manière d'agir de ces deux experts-comptables, a essayé d'embrouiller la question et a laissé entendre dans les Débats qu'ils avaient été invités à témoigner de l'exactitude de l'audition. Pour démontrer son point, il a lu un certificat des vérificateurs du bilan du Pacifique-Canadien. Mon honorable ami croit-il un seul instant que la Chambre et le pays se laisseront ainsi berner? Dans un cas, il s'agit de la certification de la méthode de comptabilité dans l'autre, de l'exactitude du rapport annuel. Nous avons un auditeur général nommé par le Parlement du Canada. Il dépose son état tous les ans et c'est le rapport vérifié des affaires du pays.

Mon honorable ami qui a tenté l'autre jour de laisser entendre que cette certification était de nulle valeur a erré complètement et a déplacé la question. La certification est excellente sous ce rapport et je vais la lire de nouveau parce qu'il importe que les citoyens du Canada n'aient aucun doute à ce sujet. Le certificat est ainsi conçu:

> Nous avons examiné le bilan du Dominion du Canada tel qu'il était le 31 mars 1924, et nous certifions que le bilan est conforme aux bilans des années précédentes en ce qu'il n'inclut pas dans la dette nette du Dominion les obligations de la compagnie des chemins de fer Nationaux dont le Dominion du Canada s'est porté garant. Ces obligations garanties sont toujours inscrites chaque année dans la colonne des engagements indirects.
>
> Geo. Edwards,
> de la maison Edwards, Morgan & Co.,
> W. Garth Rhomson,
> de la maison Peat, Marwick, Mitchell & Co.
>
> Ottawa, (Can.), 27 janvier 1925.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable député trouvera dans mes observations tout ce qu'il a dit. S'il veut bien s'efforcer de comprendre, je lui montrerai qu'avant l'an dernier, c'est-à-dire avant l'année qui a expiré le 31 décembre 1923, il n'y avait pas eu d'état général des chemins de fer mais que cette année il y en avait eu un. Il en est de même de 1924. Je me plaignais que ce bilan général des chemins de fer ne figurât pas au nombre des relevés présentés à la Chambre et je faisais observer que, sous ce chef, on ne saurait critiquer les comptes actuels comme ceux d'autrefois.

L'hon. J. H. KING: Je croyais m'être exprimé clairement. C'est en vue d'un objet déterminé qu'on a obtenu ce certificat; ce dernier se passe de commentaire et expose clairement la situation. L'autre jour lorsqu'on a produit un certificat pour répondre à l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) il a dit: "Tout ce que vous pouvez dire c'est que c'est nous qui l'avons fait". Si nos honorables amis voulaient être francs en cette affaire ils auraient dit: "Oui, c'est le système que nous avons inauguré; mais nous avons changé d'idée. Nous croyons que les obligations des chemins de fer devraient être une charge directe et non indirecte et qu'on devrait les confondre avec le budget national". Telle n'est pas mon opinion personnelle. Il importe peu, peut-être, qu'on les considère comme une charge directe ou une indirecte. Nous suivons les méthodes qu'adoptent les gouvernements d'ordinaire Le gouvernement de l'Ontario ne considère pas les dépenses de la commission hydroélectrique comme étant des dépenses provinciales. C'est une charge indirecte, et on trouvera qu'en général les gouvernements n'inscrivent pas comme des obligations directes les dépenses de ce genre. Il importe, selon moi, d'établir une distinction bien nette entre les débours du réseau National-Canadien et les débours administratifs proprement dits. Nous avons assumé de très lourdes obligations pour nationaliser ces chemins de fer et, à mon avis, la prudence et l'intérêt même du public canadien nous dictent d'exposer en un état clair et distinct ce que cette entreprise nationale coûte au pays.

M. WOODSWORTH: Par exemple, l'honorable ministre nous exposerait-il clairement la rémunération versée aux hauts fonctionnaires des chemins de fer nationaux?

L'hon. J. H. KING: Ainsi que je l'ai dit tout à l'heure le National-Canadien est exploité comme entreprise distincte, ayant ses propres directeurs, sa propre administration. Allons-nous lui imposer un régime différent de celui des lignes rivales? Le gérant dit qu'il ne faut pas dévoiler ces renseignements, car nous donnerions ainsi des avantages injustes à nos concurrents. Voilà ce qu'a affirmé le ministre des Chemins de fer (M. Graham) et je trouve que c'est une réponse à la suggestion de l'honorable représentant. A mon sens, lorsqu'il s'agit de détails de ce genre

le Gouvernement doit se laisser guider par le président ou le conseil directeur du chemin de fer.

Avant de passer à d'autres critiques je veux dire que j'ai acquis un peu d'expérience en ces affaires. J'ai assisté à bon nombre de débats sur un budget, non pas en ce parlement mais dans les législatures provinciales où la lutte entre les partis se fait à peu près comme ici, et j'ai constaté que chaque fois que le ministre annonçait un excédent, l'opposition se montrait très mécontente. Mais en dépit du chagrin de l'opposition un surplus est bien fait pour encourager et pour réjouir les contribuables du pays. L'excédent de l'an dernier, la réduction de l'impôt, une diminution de quelque 24 ou 25 millions de dollars dans les droits de douane et la taxe sur les ventes, ont fait bien plaisir aux contribuables canadiens; et cette année bien que le surplus soit moins considérable la population canadienne est très heureuse d'apprendre qu'à la fin de l'exercice le bilan des recettes et des dépenses accuse un excédent appréciable.

Mes honorables amis ont critiqué la manière dont le Gouvernement a traité les dettes de la Roumanie et de la Grèce. Voilà qui est bien fait pour nous surprendre quand on connaît l'histoire de ces dettes. Ces fonds furent avancés aux pays en question par nos honorables amis d'en face à un moment où le crédit canadien était près de s'écrouler, où le dollar canadien ne valait que de 80 à 90 sous; pendant le régime de mes honorables amis ce placement est demeuré absolument inactif, le Canada n'a pas touché un sou d'intérêt. En 1922, par l'intermédiaire de notre haut commissaire à Londres, nous avons négocié avec les gouvernements de la Roumanie et de la Grèce une entente en vertu de laquelle les intérêts accumulés ont été consolidés en une obligation incorporée à la dette collective de ces pays envers le Canada. Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a exposé clairement l'autre jour ce qui s'est passé. Nos prédécesseurs avaient fait un prêt qui ne rapportait pas un sou d'intérêt à notre Trésor. Les intérêts accumulés s'élevaient à une somme d'environ 4 millions de dollars. On a obtenu de ces pays une obligation garantissant le payement et des intérêts et du principal, les deux étant consolidés en une même dette. Plus que cela nous avons obtenu des nouvelles valeurs en règlement de tous leurs engagements envers le Canada, garanties en outre par des privilèges spéciaux sur certains revenus des pays intéressés.

Pour la Roumanie, la nouvelle valeur a pour gage les droits d'exportation sur le blé et autres produits. Quant à la Grèce, ses obligations sont garanties par les recettes de la Commission financière internationale chargée d'administrer certains services de l'administration grecque pour le paiement de ses dettes à l'étranger. Depuis 1922, ces gouvernements ont versé régulièrement et promptement les intérêts; la Grèce a même amorti sa dette. La situation est donc celle-ci: D'un prêt improductif, on a fait un placement qui non seulement rapporte des intérêts, mais dont on rembourse le capital.

M. HALBERT: Comment l'emprunt a-t-il été effectué? Etait-ce en nature ou en espèces?

L'hon. J. H. KING: En espèces ou en marchandises.

Une VOIX: En marchandises.

L'hon. J. H. KING: On me dit que c'était en marchandises.

M. HALBERT: Quelles sont les maisons qui ont fourni les marchandises?

L'hon. J. H. KING: Je ne connais pas les conditions primitives de l'emprunt. Elles ont été discutées et peut-être certains députés se les rappellent-ils?

Une VOIX: De la peinture.

Une autre VOIX: Du vernis.

L'hon. M. STEVENS: C'est une vieille histoire.

L'hon. J. H. KING: On la fait revivre.

M. ARCHAMBAULT: Elle est encore bonne et elle a du vernis.

L'hon. J. H. KING: C'est surprenant, monsieur l'Orateur, de voir là où les exigences politiques peuvent entraîner nos honorables collègues. Ils se sont plaint d'un bout à l'autre du pays que nos gens exportaient le surplus de leurs matières premières. La nation est comme le particulier qui, pour payer ses dettes, doit vendre au marché qui lui est ouvert le produit de son travail. Je ne pense pas que nos honorables collègues soient sérieux en préconisant un tarif douanier qui empêcherait l'importation au Canada de produits manufacturés et un embargo qui empêcherait les matières premières de sortir du Canada. Si pareille chose arrivait, malheur à notre pays. La situation est assez précaire aujourd'hui et elle l'était assez en 1914. Elle l'était également en 1878 et 1896. Mais si l'on devait adopter la politique que préconisent nos honorables collègues d'en face,—c'est-à-dire un tarif protecteur qui ne permettrait pas l'importation d'articles manufacturés en Canada et un embargo sur nos matières premières—je suis sûr qu'on n'arriverait pas à

équilibrer le budget et que le Canada ne serait guère heureux, ni prospère.

On parle beaucoup de ce temps-ci de l'exportation de nos matières premières. Actuellement, toutes nos industries essentielles fabriquent plus que nous ne pouvons consommer. Faut-il que cette production cesse ou qu'elle soit limitée à nos seuls besoins? Certes, non. Prenez trois de nos industries fondamentales: l'agriculture, l'exploitation forestière et la pêche. Avec une organisation scientifique on peut les conserver et en accroître la valeur. En ce qui concerne les forêts, on en a l'exemple en Suède et Norvège qui sont des pays bien plus vieux que le nôtre et qui, aujourd'hui, grâce à une bonne méthode de conservation forestière, exportent leurs matières premières à New-York et Boston où ils font concurrence aux Etats-Unis et au Canada.

M. DICKIE: Quels sont les produits forestiers bruts de Suède ou de Norvège qui se vendent à New-York et à Boston? Je parle des produits absolument bruts comme le bois en grume?

L'hon. J. H. KING: Il y a brut et brut. La planche blanchie d'un seul côté est un produit comparativement brut. Or, la Suède et la Norvège en exportent aujourd'hui à New-York et à Boston en concurrence au bois du Canada et des Etats-Unis.

M. DICKIE: Nous n'avons pas d'objection en ce qui regarde le bois scié.

L'hon. J. H. KING: Alors c'est une question de degré. L'honorable député déclare qu'il n'a pas d'objection en ce qui regarde l'importation du bois scié; mais il en a en ce qui regarde le bois à pâte écorcé.

M. DICKIE: Cet écorçage se réduit à peu de chose.

L'hon. J. H. KING: Oh, mais non. L'écorçage d'une corde de bois à pâte représente autant de travail que le sciage de deux mille pieds de bois.

M. DICKIE: Permettez-moi d'interrompre de nouveau. Pourquoi ne pas pousser plus loin le procédé de fabrication et enrichir nos forestiers et les autres ouvriers de 50 p. 100? C'est là que notre richesse disparaît.

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami m'ayant demandé des renseignements touchant les matières premières de la Norvège et de la Suède qui entrent sur le marché américain, je lui ai cité des chiffres au sujet de ce que je crois une de leurs matières premières. Cependant, quand on examine ces marchés, quels sont nos principaux concurrents pour le papier à journaux et le papier d'emballage "kraft".

Ce sont ces petits pays dont les forêts ont été coupées et recoupées depuis des siècles, mais qui peuvent égaler la production de nos vastes forêts parce qu'ils ont établi un système de reboisement. Il n'y a aucun doute que nous n'ayons commis d'énormes gaspillages en ce qui touche notre exploitation de ces richesses, cependant, la perte et la destruction n'ont pas été dans la vente des produits bruts, mais bien dans l'insouciance du peuple. Les feux ont surtout causé leur destruction. Les colons, en défrichant, n'ont pas pris les précautions voulues. En explorant pour découvrir des mines, les prospecteurs constatent parfois que le bois les gêne en vue de la détermination de la nature géologique du sol ou de ses formations, et ils ont recours à l'incendie. Cependant, ni les colons ni les prospecteurs n'ont été les pires coupables. Nous savons qu'autrefois les compagnies de chemins de fer n'ont pas bien protégé les forêts adjacentes à leurs voies. Souvent, les exploitants forestiers n'ont pas toujours pris les précautions nécessaires contre l'incendie de leurs concessions. Bon nombre de ceux qui se plaignent amèrement aujourd'hui de l'exportation de nos produits forestiers bruts sont plus responsables que les autres de la destruction de nos forêts. Par bonheur, le peuple semble mieux en comprendre la valeur aujourd'hui, il commence à comprendre quelle influence énorme les massifs forestiers exercent sur le régime des eaux, le climat, etc.

Tous les gouvernements, le fédéral comme ceux des provinces, ont des services de sylviculture et y emploient des gradués d'écoles de sylviculture. Ils consacrent une grande partie de leur temps à la conservation et l'amélioration de nos richesses forestières, mais il leur est fort difficile de faire comprendre au peuple la nécessité de voter des crédits considérables pour ces travaux. Tous ceux qui connaissent quelque chose de l'exploitation forestière sur la côte du Pacifique et principalement sur l'île de Vancouver, savent qu'en transportant les très gros arbres, les exploitants font périr les jeunes pousses sur leur chemin. Ces jeunes arbres déracinés sèchent rapidement et causent un danger d'incendie en fort peu de temps. Comme le disait hier soir mon honorable ami de Nanaïmo (M. Dickie) dans son intéressant discours, quand l'incendie se propage dans ces broussailles, il se développe une telle chaleur que l'humus peut être brûlé et qu'il se passe plusieurs années avant que se produise une nouvelle croissance. J'ai parcouru l'intérieur de la Colombie-Anglaise et j'ai observé les traces

de feux de forêts datant de cent ou cent cinquante ans et où la nature n'a fait le reboisement que depuis quelques années. Les feux de forêts sont notre plus grand ennemi. Bien que nos forêts aient à souffrir d'autres causes.

Prenons par exemple le Nouveau-Brunswick. Récemment, le ver du bourgeon de l'épinette a produit des ravages considérables, des massifs immenses d'épinettes ont été détruits et, dans quelques années, on pourra croire que ces régions ont été ravagées par le feu. Cependant, la science nous débarrassera de ces insectes. Le seul moyen d'empêcher les feux de forêts se trouve dans des règlements convenables, une bonne protection et la surveillance active au cours de la saison des feux de forêts. Or, tout cela coûte de l'argent. De plus, les provinces font un relevé de leurs forêts—celles des provinces se trouvent pour la plupart sous leur administration —et découvrent les endroits susceptibles de reboisement, de grandes étendues sont mises de côté et protégées pour permettre à la nature de faire son œuvre.

En ce qui regarde l'agriculture, nous n'avons qu'à examiner les anciens pays d'Europe pour constater que nos concurrents importants en Grande-Bretagne sont le Danemark, la Belgique et la Hollande. Nous savons que par l'emploi de méthodes scientifiques, les produits de notre sol peuvent être expédiés au marché de détail de manière à concurrencer les produits de tout autre pays. Il en est de même pour nos pêcheries. Grâce à la science, nos pêcheries peuvent se reproduire perpétuellement. Je vois que, depuis quelques jours, les intéressés de la Colombie-Anglaise et ceux des Etats-Unis tiennent une conférence de manière à restaurer les pêcheries de saumon du fleuve Fraser. Il y a deux ans, pour se conformer à cette ligne de conduite, le Parlement a conclu un traité avec le gouvernement des Etats-Unis touchant la conservation des pêcheries de flétan dans le Pacifique, au large de Prince-Rupert. Pour ma part, je souhaite que le progrès industriel du Canada soit tel que nous arrivions à façonner autant que possible la matière première et à la transformer en priduits finis. Mais de là à prétendre que nous devions interdire l'exportation de toute matière brute il y a une différence: le peuple canadien ne tolérerait pas un instant une pareille politique.

L'industrie minière n'est pas dans la même situation. Il est vrai que l'homme ni la science ne peuvent remplacer le minerai utilisé. Mais étant donné l'étendue et la richesse des gisements, dont la valeur est encore et restera longtemps inconnue, il est trop tôt pour défendre au peuple canadien l'exportation des minerais. A ce sujet, il est intéressant de comparer le passé des partis. Sauf erreur, je suis encore à apprendre ce que les conservateurs ont fait, de 1911 à 1921, ou antérieurement, pour encourager l'affinement des minerais en Canada. Comparez, monsieur l'Orateur, cette politique avec celle énoncée et mise en pratique par sir Wilfrid Laurier, et son gouvernement durant leur administration. Au moyen de primes, ils ont établi en Canada l'industrie du fer et de l'acier qui ont connu de bons et de mauvais jours mais qui utilisent la matière et en font des produits finis pour notre commerce. L'effet des primes au plomb et au zinc fut bien meilleur. Au moment où la fabrication du plomb et du zinc semblait devoir disparaître en Colombie-Anglaise, le Gouvernement attribua une certaine somme au paiement de primes proportionnées à la valeur du minerai façonné. Avant l'expiration de la période des primes, l'impulsion donnée à l'industrie et la reprise des affaires avaient porté le prix du minerai à un chiffre dépassant celui qui avait servi à déterminer la prime, de sorte que celle-ci n'était plus nécessaire, et actuellement l'industrie du plomb et du zinc est bien établie dans l'Ouest. Le Canada produit plus de plomb et de zinc qu'il n'en utilise et il devient un facteur important dans ce commerce à l'étranger.

Hier ou avant-hier soir, l'honorable député de Nanaïmo (M. Dickie), nous a parlé de façon intéressante de ce que nous perdons dans l'exportation du bois brut, mais il n'a pas osé formuler de conclusion précise Il est venu tout près de demander l'interdiction de l'exportation mais il a glissé, revenant à la question de l'utilisation insuffisante de nos ressources naturelles. L'honorable député est trop avisé pour aller aussi loin. Il a fini par dire qu'il n'était pas convaincu de l'à-propos de l'interdiction mais qu'il serait peut-être sage d'établir un droit d'exportation. Je crois que cela rend bien son opinion. Je n'ai rien à redire à l'attitude de mon honorable ami. Mais je ne suis pas certain si le temps est venu de prélever des droits sur l'exportation de notre matière première. C'est une question à discuter, surtout quand nous avons besoin de revenus non seulement pour acquitter l'intérêt sur notre dette mais pour diminuer celle-ci. Des experts pourraient nous dire, après avoir étudié la question si le Canada devrait prélever un certain revenu sur l'exportation de sa matière brute. Je serais disposé à discuter ce sujet, mais l'embargo, je n'en veux point.

M. McQUARRIE: Puis-je poser une question au ministre? Est-il opposé à toutes sortes

d'embargos, c'est-à-dire contre l'interdiction de toutes sortes d'exportations de nos produits à l'étranger?

L'hon. J. H. KING: Je suis opposé à la politique de protection élevée énoncée par mes honorables amis qui ne permettra pas l'importation en Canada de produits industriels et empêchera l'exportation des matières premières.

M. McQUARRIE: La question porte sur les interdictions. J'ai compris que le ministre se déclarait opposé aux embargos. L'ai-je bien compris?

L'hon. J. H. KING: Je viens de le dire encore une fois: oui.

M. McQUARRIE: Interdictions de toutes sortes?

L'hon. J. H. KING: Semblables à celles proposées par mes honorables amis. Il peut se présenter des occasions, temps de guerre ou de détresse, justifiant l'interdiction, mais cela ne s'est pas encore vu en Canada. Je ne voudrais pas quant à moi l'inclure dans le programme d'un grand parti.

M. McQUARRIE: Pour préciser davantage, le ministre est-il en faveur de l'embargo sur l'exportation du saumon sockeye?

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami vient de la vallée du Fraser. Il connaît très bien l'industrie du saumon sockeye, et s'il veut discuter les mérites de l'embargo, l'occasion lui en sera fournie.

M. McQUARRIE: Je ne fais que poser une question.

L'hon. J. H. KING: Un instant. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député ne peut poser d'autre question sans obtenir la permission du ministre.

L'hon. J. H. KING: J'ai très bien expliqué mon attitude quant à la question de l'embargo.

M. McQUARRIE: Le ministre refuse-t-il de répondre à ma question?

L'hon. J. H. KING: Je ne refuse pas d'y répondre, monsieur l'Orateur. J'ai exposé mon attitude et j'ai essayé de le faire clairement. J'ai déclaré que dans les moments de crise il peut surgir des conditions qui commandent l'imposition d'un embargo sur certains produits. Mais qu'un grand parti, qui favorise la protection à outrance, se prononce en faveur de l'embargo, c'est inconcevable.

Nos amis de la gauche déployèrent, monsieur l'Orateur, à la veille de l'ouverture de la présente session, une activité peu ordinaire; ils devancèrent Son Excellence le Gouverneur général qui était sur le point de prononcer son discours annuel devant cette Chambre. Un jour ou deux avant la réunion des Chambres, le chef du parti conservateur exposa, dans l'*Ottawa Journal*, la politique que son parti était disposé à suivre; cet exposé parut dans presque tous les journaux du pays. Il est de lecture prenante; il semble offrir une panacée contre tous les maux dont souffre le Canada. Il a l'allure d'une annonce de médicament breveté. Le très honorable chef de l'opposition préconise une politique de plus grande protection, qui infuserait une nouvelle vie à l'industrie canadienne, ouvrirait de nouveaux marchés aux produits de la ferme, procurerait du travail aux ouvriers, augmenterait le trafic de nos chemins de fer; cela seul rendrait possible une réduction générale du tarif de transport. Le revenu du pays en serait augmenté, dit-il, et nous pourrions alléger le fardeau de nos contribuables. Nos honorables amis de la gauche veulent faire croire au peuple que si le Canada était touché de cete baguette magique de la protection toutes ces prédictions s'accompliraient. Le projet est si fantaisiste que l'on se demande si ces gens n'habitent pas le royaume des fées.

La politique de protection élevée ne comporte rien de neuf. Elle fut longtemps appliquée au Canada et elle l'est encore jusqu'à un certain point. Il suffit de citer un exemple, l'industrie de l'automobile, qui bénéficie d'un tarif de protection de 35 p. 100. Ce droit n'est peut-être pas aussi élevé que celui qu'imposeront nos honorables amis quand ils arriveront au pouvoir; ils trouvent peut-être le tarif trop bas. Je prêtai l'oreille, l'autre jour, au discours de l'ancien ministre des Finances, lorsqu'il s'efforçait de convaincre cette Chambre que, vu la situation dans laquelle se trouve le Canada, nous devrions adopter une politique de protection semblable à celle qu'a décrétée le gouvernement français. Il cita le tarif français pour montrer des augmentations de 1,000, 2,000 et 3,000 p. 100 en certains cas. Je crois que je puis raisonnablement prétendre que $35 de protection pour chaque $100 placé par le manufacturier constitue une protection suffisante. Nos collègues de l'opposition prétendent qu'avec une protection de ce genre nous ferions bénéficier nos propres ouvriers des sommes appliquées à la fabrication de ces machines indispensables. Avons-nous été témoins d'un tel résultat? Je constate qu'en 1920 nous avons importé 13,079 automobiles évaluées à $14,035,000; en 1923, 7,987, évaluées à $11,038,000; en 1924, 10,889, évaluées à $11,442,000, soit une importation totale, pour les trois années, de $36,515,000. La protection tant vantée n'a pas été heureuse dans ce cas. Les importations de ces trois années

s'élèvent à $36,515,000. Si j'imitais mon honorable ami l'ancien ministre des Finances, qui, l'autre jour, prenait les importations de produits manufacturés, en divisait le chiffre par 1,200 et disait qu'autant de milliers de personnes auraient trouvé de l'emploi en ce pays si nous avions eu le régime de protection, voici ce que je ferais: 36,515,000 divisé par 1,200 égale 30,428. Ce dernier chiffre divisé par trois (les importations embrassent trois années) donne 10,142 ouvriers qui, avec la protection, auraient dû bénéficier de cette somme; mais il n'en est rien. La protection est un trompe-l'œil, monsieur l'Orateur; son application est stérile.

L'industrie de l'automobile est sans doute très importante au Canada. J'ai été stupéfait quand je vis le chiffre des importations, mais je le fus encore davantage par celui des exportations. Je vois qu'en 1922, nous avons exporté pour $14,883,000; en 1923, pour $8,082,000; en 1924, pour $37,742,000; durant ces trois anées, nous avons exporté pour $60,607,000 d'automobiles. En outre, durant la même période, nous avons exporté pour $8,100,000 de pièces de rechange d'automobiles; c'est donc une industrie assez importante.

Mes honorables amis siégeant en face de moi pourraient dire—je m'y attends et je dis cela pour les prévenir.—"Voyez le progrès de cette industrie avec le tarif de protection élevé!" Ils pourraient dire que le tarif élevé a permis aux manufacturiers canadiens d'exporter ces automobiles. Nous savons que tel n'est pas le cas. On a placé de l'argent dans l'industrie de l'automobile en Canada, à cause de certaines préférences accordées aux Canadiens sur certains marchés, préférences que n'ont pas les Américains, et voilà la cause du progrès de cette industrie et de ce grand commerce d'exportation.

M. McQUARRIE: Le ministre voudrait-il discuter un peu le tarif sur les œufs?

L'hon. J. H. KING: Je ne veux pas être interrompu par mon honorable ami à moins qu'il n'ait à dire quelque chose d'intéressant ou qu'il n'ait à poser une question se rapportant directement à mon argumentation.

M. McQUARRIE: C'est une question qui intéresse beaucoup la Colombie-Anglaise.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député n'a pas le droit d'insister si le député qui a la parole ne désire pas répondre ou s'il désire continuer à parler d'autre chose.

L'hon. J. H. KING: Je n'ai pas peur des interruptions, mais celle-ci ne s'applique pas à mon argumentation. Il est peut-être préférable de passer outre. Mon honorable ami paraît être intéressé dans les œufs et le saumon sockeye. Il pourra faire des discours là-dessus plus tard.

L'hon. M. GRAHAM: Laissez couver les œufs.

L'hon. J. H. KING: Je crois que les honorables députés siégeant en face de moi auront de la difficulté à convaincre la population du Canada qu'un tarif élevé comme celui qu'ils préconisent sera profitable au peuple canadien. Si cette politique est si avantageuse, je me demande—et le peuple canadien se demande—pourquoi, pour l'amour du ciel, le parti conservateur ne l'a pas adoptée en 1911. Ils ne peuvent pas dire que c'est à cause de la guerre, car de 1911 à 1914, ils ont eu une période de tranquillité et ils en ont eu une autre de 1918 à 1921.

En 1911, le parti conservateur, qui prône aujourd'hui un tarif élevé, est arrivé au pouvoir en combattant l'accord commercial le plus important qui ait jamais été conclu par un gouvernement canadien, un accord qui, s'il était aujourd'hui en vigueur, donnerait la prospérité aux Provinces maritimes, aux provinces du Canada central, aux provinces des Prairies et à la Colombie-Anglaise. Faute de cet arrangement, le Canada a dû aller chercher des marchés plus loin, et l'on peut dire à la louange de sa population, qu'il a réussi et qu'il n'a pas été abattu par l'erreur qu'il a faite en 1911. Le peuple canadien a marché de l'avant et il n'a pas cessé d'augmenter ses exportations. Le Canada se trouve aujourd'hui l'un des pays qui exportent le plus dans le monde entier.

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

Reprise de la séance

L'hon. J. H. KING: Monsieur l'Orateur, avant six heures, je n'avais parlé que de la critique du budget par l'opposition officielle, mais j'en étais arrivé au point où un gouvernement doit se défendre, je crois. Ce que je veux dire, c'est ceci: lorsque le parti qui nous combat a fait connaître sa politique, destinée à remédier à la situation, il devait nous en faire voir les conséquences. Mon honorable ami de Fort-William (M. Manion), possesseur d'un excellent vocabulaire qu'il n'emploie pas toujours avec discrétion, a employé le terme de "brique d'or". Je me propose d'employer ce terme en ce moment parce qu'il s'applique

absolument à ceux qui siègent en face de moi. Ce parti a trompé le peuple du Canada en 1911 avec la "brique d'or". Ce sont aujourd'hui les mêmes gens qui, dans la presse, dans les discours sur les tribunes et dans les parlements, calomnient le Gouvernement et découragent les efforts du peuple. Je ne crois cependant pas qu'il y ait danger que le peuple fasse beaucoup de cas de ces propositions dont il connaît la source. "Chat échaudé craint l'eau froide." Le peuple n'a pas oublié 1911 ni les années qui ont suivi.

Monsieur l'Orateur, je ne crois pas qu'un parti y gagne jamais à médire de son pays. Au début de ce Parlement, on a dit que le groupe de députés siégeant à la gauche de l'opposition officielle était pessimiste quant à l'avenir du Canada.

S'il en était ainsi au début de ce parlement, en ce qui concerne nos amis progressistes, tout ce que je puis dire c'est qu'ils n'ont jamais atteint l'état de morosité et d'amertume que l'on remarque dans le groupe conservateur à l'heure actuelle, état particulier aux chefs du parti plus qu'aux simples députés. Les plus notables exemples de cet état d'esprit nous sont fournis par le très honorable chef de l'opposition et son lieutenant de la ville de Vancouver, l'une des plus belles villes du Canada, une ville qui, depuis 1922, a connu un progrès comme n'en a connu aucun port maritime, je ne dis pas seulement au Canada, mais dans le monde entier. Ce progrès coïncide avec la vie nouvelle qui anime l'Ouest du pays.

Mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens) voyagea à l'étranger, l'été dernier et, depuis son retour au Canada, il a été fort occupé à prononcer des discours en public. Il a pris une attitude qui étonne les membres de cette Chambre, désireux apparemment d'imiter son chef et ami. Ces deux hommes sont devenus ce qu'on pourrait appeler des grincheux. Mon honorable ami de Vancouver-Centre ne se borne pas à réprimander le peuple canadien et les membres de cette Chambre, mais il déclare avec verbosité qu'il a dit aux habitants de la métropole, l'an dernier, ce qu'ils pensent d'eux et de leur politique, et il ajoute: "On me reçut avec sympathie". Mon honorable ami a confondu la courtoisie avec la sympathie. Je ne pense pas que ce soit le devoir d'aucun membre du parlement canadien d'aller en Grande-Bretagne dire aux habitants de ce pays ce qu'ils devraient faire. J'ai assez confiance dans les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne pour laisser aux habitants de l'Angleterre le soin de trouver une solution aux problèmes qui se posent chez eux.

[L'hon. J. H. King.]

L'honorable député de Vancouver-Centre, dans un discours prononcé depuis son retour d'Angleterre, a dit au peuple canadien que les mesures prises par le Gouvernement à la dernière session, tendant à la réduction des droits d'importation des instruments de production nécessaires aux industries fondamentales, ont acculé la province de la Colombie-Anglaise à la ruine totale. Il déclara que environ trois cent cinquante ou quatre cents hommes perdirent leur emploi par suite des modifications apportées au tarif douanier touchant le matériel d'exploitation forestière. Cette déclaration m'a étonné, car, me trouvant dans l'Ouest du Canada l'automne dernier, j'ai rencontré des hommes engagés dans la fabrication de ce matériel, et ils ne m'ont pas dit que la ruine les menaçait. En conséquence, je pensai qu'il valait mieux aller aux renseignements, car mon honorable ami a le don de parler avec quelque conviction. Je me renseignai et je vais maintenant révéler à la Chambre ce qu'il y a de vrai dans cette affirmation.

Je lis un télégramme qui m'a été envoyé de Vancouver, le 10 mars 1925:

L'hon. J. H. KING,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa (Ont.).

Je suis ingénieur industriel depuis 1902. Je connais chaque compagnie de la Colombie-Anglaise qui fabrique ou vend des machines. Aucun fabricant de matériel d'exploitation forestière n'a fait faillite depuis la réduction du droit d'importation. La stagnation actuelle du commerce est due au défaut d'activité de l'industrie forestière. Deux compagnies seulement fabriquent le matériel d'exploitation des forêts, c'est-à-dire la Empire Manufacturing Company et la Tyee Machinery Company. Cette dernière importe aussi de ces machines, fabriquées à Portland (Oregon) et des locomotives à engrenage de Lima (Ohio). Ces deux compagnies n'ont jamais employé plus de 50 hommes en tout. La réduction des droits d'entrée a été, sans aucun doute, d'un grand avantage à la Colombie-Anglaise, particulièrement à la région de la côte, qui dépend de l'industrie forestière, et elle n'a fait aucun tort aux petites usines établies ici. Je suis sûr qu'une seule grande compagnie faisant le commerce du matériel d'exploitation des forêts emploierait plus d'hommes et distribuerait plus d'argent, sous forme d'achats ou de salaire, que toutes les petites compagnies de la province qui ne s'occupent que de la fabrication des machines utilisées dans l'exploitation forestière. C'est absolument sans motif qu'on a déclaré que des usines de fabrication de matériel d'exploitation forestière employant de 350 à 400 ouvriers ont fermé leurs portes depuis la réduction du tarif douanier effectuée l'an dernier.

GEORGE A. WALKEM.

Je connais M. Walkem, mais non intimement. Je l'ai rencontré. M. Walkem n'appuie pas le parti libéral. Il est ingénieur industriel et il pratique sa profession en Colombie-Anglaise depuis 1902 et il s'est toujours intéressé vivement à tous les mouvements relatifs à la profession d'ingénieur, surtout d'ingénieur de sa catégorie, qui se sont produits dans la

province. L'été dernier, les habitants de sa circonscription jugèrent à propos de l'élire député à la législature provinciale de la Colombie-Anglaise.

Mon honorable ami a également parlé d'une requête, qu'il avait en mains, et venant de supposés ouvriers en chaussures de la Colombie-Anglaise. J'assure mon honorable ami, et les requérants, que la politique tarifaire du Gouvernement en ce qui concerne la Colombie-Anglaise, c'est-à-dire la réduction des droits d'importation des instruments de production, sera d'un plus grand avantage aux fabricants de chaussures de Vancouver que sa doctrine de protection élevée. Mais mon honorable ami a jugé à propos d'interpréter à sa manière l'état des affaires de la Colombie-Anglaise, et je crois qu'il n'est que juste que le parlement connaisse le véritable état des affaires. J'ai en mains un article paru dans le *Financial Times,* le 6 mars, lequel se lit comme suit:

Le progrès industriel de la Colombie-Anglaise, tel qu'il est indiqué par les statistiques ouvrières du bureau canadien du *Financial Times,* de Vancouver. Les statistiques recueillies par la commission relative aux indemnités du travail de la Colombie-Anglaise établissent le progrès industriel de cette province pendant l'année 1924. D'après les chiffres rendus publics, on estime qu'une somme de plus de 160 millions de dollars fut versée l'an dernier en salaires dans les diverses usines, sous le régime de la loi dite "Workman's Compensation Act". En 1923 on a payé en salaires $153,548,944 en comparaison de $128,592,502 en 1922. Le nombre des industries établies et en exploitation a augmenté dans la même proportion, 1,550 nouveaux établissements ayant commencé leurs opérations au cours de l'année 1924.

C'est dans le *Victoria Times* que je vis cet état pour la première fois; je le retrouvai plus tard dans le *Financial Times,* et j'ai cité celui-ci de préférence parce qu'il n'est pas un journal politique. J'ai cru qu'il serait bon de faire corroborer ces chiffres du journal et j'écrivis au président de la commission relative aux indemnités du travail, lui demandant si l'état publié par le *Times* pourrait être corroboré par la commission. Voici sa réponse:

L'hon. J. H. KING,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa,

26 février 1925.

Cher docteur,

Je reçois votre dépêche qui se lit comme suit: "Je serais heureux si vous vouliez corroborer l'état publié par le *Victoria Times,* le 14 février, au sujet de l'augmentation du nombre des nouveaux établissements en exploitation dans la province en 1924 et l'augmentation du chiffre des salaires entre 1922 et 1924".

Je n'ai pu me procurer un numéro du *Victoria Times,* mais je suppose que le *Times* a reproduit un article des journaux de Vancouver. Je vous télégraphiai en conséquence comme suit:

"L'année dernière 1,550 nouveaux établissements ont été fondés dans cette province. Le chiffre des salaires était, au moins, de $22,000,000 de plus qu'en 1922."

Je confirme donc ce télégramme. Je ne puis vous donner encore les chiffres précis des salaires en 1924 parce que nous n'avons pas encore pu vérifier les listes de paie des patrons pour l'année 1924. Cette vérification ne sera vraisemblablement pas terminée avant juin ou juillet de cette année. Toutefois nous avons fait l'évaluation sur la base que je vous ai indiquée et chaque année notre estimation s'est trouvée au-dessous de l'ensemble des salaires effectivement payés. Vous pouvez donc avoir l'assurance que ses chiffres ne dépassent pas cette somme.

En Colombie-Anglaise, la situation est meilleure qu'elle ne l'a été depuis quatre ou cinq ans. Je n'ai jamais eu connaissance d'un sentiment d'optimisme aussi unanime que celui que manifestent maintenant les plus importants patrons. D'après moi, rien ne pourra retenir la Colombie-Anglaise dans sa marche ascendante.

Je pense que les renseignements recueillis dans nos archives donnent une idé plus exacte de l'état des affaires que les chiffres qui peuvent être recueillis par d'autres.

E. S. H. WINN,
Président.

Les déclarations dont mon honorable ami remplit ses nombreux discours pourront faire croire à la population de l'est du Canada que la situation, en Colombie-Anglaise, n'est pas ce qu'elle devrait être. Je ne prétends pas que cela va mieux que partout, mais que cela s'améliore et que nous allons de l'avant. Le 26 février le *Vancouver Sun* disait ce qui suit de la propagande faite par mon honorable ami et de l'effet produit en Colombie-Anglaise. L'article a pour titre: "Publicité de mauvais aloi", et il dit:

L'honorable Harry Stevens le général et si habile député de Vancouver-Centre déclare à ses collègues d'Ottawa que les impôts élevés établis par le gouvernement canadien chassent les hommes d'affaires de Vancouver à Seattle. Répandue à profusion dans l'est cette intéressante déclaration a décidé nombre de gros établissements de l'est à s'enquérir avec anxiété, s'il était vrai que les bureaux-chefs des établissements de Vancouver traversaient la frontière. C'est faux. Dans l'effort qu'il fait pour trouver des bombes afin de faire sauter ses adversaires politiques, M. Stevens, s'est cette fois, simplement pris dans son propre piège. Au lieu d'anéantir les forces libérales, M. Stevens n'a réussi qu'à porter un rude coup à sa propre circonscription. L'impôt au Canada peut être élevé. Personne ne pourra le nier. Mais l'appui donné par M. Stevens aux prix actuels du transport au détriment de Vancouver et la publicité de si mauvais aloi qu'il fait à cette ville dans des déclarations comme celle qu'il vient de faire feront plus que les impôts élevés pour mettre hors d'état de faire des affaires les établissements de Vancouver.

Je pense qu'on me permettra de continuer dans ce sens et de montrer les progrès accomplis par la Colombie-Anglaise dans sa principale industrie. L'industrie forestière est une de nos plus considérables. Aucune autre province du Canada ne possède de plus belles forêts que la Colombie-Anglaise, et en nulle autre province l'industrie n'a fait des progrès plus rapides. J'ai pris la peine d'écrire au département des Terres à Victoria (C.-A.) pour obtenir les chiffres de l'augmentation des opé-

rations dans l'industrie forestière au cours des dernières années et j'ai l'intention de consigner ces renseignements dans le hansard. Avant cela je veux lire une lettre du ministre de ce département, parce que nous avons entendu parler, en cette Chambre, de l'administration de l'industrie forestière, non seulement en Colombie-Anglaise, mais aussi, en d'autres provinces et je crois que la lettre du ministre trouvera bien sa place dans le hansard. Il écrit comme suit:

25 février 1925.

L'hon Dr J. H. KING, M.P.,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa (Ont.).

Cher Dr KING,

En réponse à votre dépêche du 23 février je vous inclus un mémoire des exportations, comme vous me le demandez.

Je dois vous dire que la politique du Gouvernement c'est que la fabrication se fasse dans les limites de la province. Comme les honorables députés doivent le savoir nous n'avons aucun droit de réglementation sur l'exportion des billes des terres de la couronne qui ont été concédées. Pour ce qui est des terrs sans permis, on étudie chaque cas à son mérite et on n'accorde le droit d'exporter que s'il n'y a pas de marché local ou de débouché au pays. D'autre part on ne permettrait pas l'exportation si on avait en vue d'encombrer délibérément le marché.

Cette lettre porte la signature du ministre des Terres de la Colombie-Anglaise.

Je pense pouvoir exposer sous son vrai jour à la députation cette question de l'exploitation des billes de la Colombie-Anglaise. Nous avons d'immenses massifs forestiers et en poursuivant nos opérations de sciage nous découvrons que nous n'avons que certaines qualités seulement de ce bois qui trouveront un débouché sur notre propre marché ou ailleurs dans le pays; c'est-à-dire que l'entrepreneur ou le marchand de bois ne saurait scier le bois n° 3 ou 4 et s'attendre de l'expédier au prix de transport exigés dans les provinces des Prairies au sur les marchés étrangers.

C'est ainsi que dans l'exploitation forestière nous avons ce qu'on appelle une troisième et une quatrième catégorie de billes, lesquelles, si on les transforme en bois de construction dans les régions à population dense peuvent s'écouler sur le marché local, mais ne sauraient se vendre quand il faut les exporter au loin par voie ferrée ou maritime. En Colombie-Anglaise, on exporte donc certaines catégories de billes, en particulier les nos 3 et 4. On n'autorise l'exportation de celles-ci que sur certificat des fonctionnaires du département et en vertu d'un décret en conseil du Gouvernement. Pour ce qui est du progrès de cette industrie, j'en ferai un bref exposé. La statistique suivante indique le bois transporté par eau, les billes exportées et le total des dimensions des billes:

Année	Bois transporté par eau, 1,000 pds. M.P.	Billes exportées, 1,000 pds M.P.	Cubage des billes, 1,000 pds M.P.
1915..	58,074	106,874	1,017,683
1916..	43,676	52,184	1,280,263
1917..	43,922	51,176	1,647,275
1918..	88,069	11,608	1,761,184
1919..	108,872	44,270	1,758,329
1920..	146,624	28,673	2,046,468
1921..	188,733	90,216	1,790,017
1922..	273,146	151,518	1,899,158
1923..	521,707	233,658	2,521,735
1924..	531,262	240,530	2,549,700

Ce tableau démontre à la Chambre et au pays, je crois, que la fabrication et la vente des produits de cette industrie fondamentale se sont très notablement accrues ces dernières années.

L'industrie minière intéresse beaucoup les habitants de la Colombie-Anglaise et a pour eux une grande valeur, et je pense qu'elle n'a jamais été plus florissante qu'aujourd'hui. Suivant une estimation modérée, la valeur de nos produits minéraux pour 1924 s'élèvera au total de 45 millions. Elle se montait à 41 millions seulement en 1923, amélioration de 9 p. 100. Ce chiffre ne donne pas une idée complète de ce que 1924 a été réellement, car cette année-là l'exportation des houillères s'est ralentie sensiblement, surtout dans la région du pas du Nid-de-Corbeau où une grève de plus de sept mois a diminué la production de 750,000 tonnes. Si nous mettons de côté les charbonnages, l'extraction des métaux accuse en 1924 une augmentation de 25 p. 100 sur 1923. A quelques milles au nord de Vancouver nous avons une des plus grandes mines de cuivre de l'empire. Cette catégorie de mines n'a pas été des plus prospères à cause de la stagnation du marché due à la perturbation qui a suivi la guerre en Europe, néanmoins une comparaison entre les années 1922, 1923 et 1924 révèle un progrès continu dans cette industrie. En 1922, nous avons produit 32,359,000 livres de cuivre, en 1923, 57.720,000 livres, et en 1923, 63,185,000 livres. Une grande partie de ce métal s'exporte à l'état brut, il est vrai, mais comme je l'ai déclaré cet après-midi, la politique du parti libéral consistant à subventionner l'industrie minière donne des résultats. Dans le budget déposé il y a quelques semaines, le Gouvernement accorde une prime d'encouragement à la production du cuivre affiné au Canada, et dans le cours de ces derniers mois, l'octroi a produit son effet. On affine aujourd'hui le cuivre en Colombie-An-

glaise au fondeur de Trail, et quelque 600 tonnes de ce cuivre affiné sont actuellement dans l'Est où l'on est en train de le transformer en objets de commerce. En outre, voici ce que nous relevons dans le rapport annuel de la Consolidated Mining Company:

Conformément aux prévisions, la moyenne des prix durant l'année, pour le plomb et le zinc, a été favorable. Dans la dernière partie de l'année, la situation, pour ce qui regarde le cuivre, s'est améliorée. En prévision du fait que le prix de ce métal sur le marché continuera à se maintenir encore quelque temps au-dessus de 14 sous la livre, l'Allenby Copper Company se prépore à reprendre l'exploitation à Copper Mountain, près de Princeton (C.-A.).

Copper Mountain est l'un des plus grand dépôt de cuivre au monde, mais la mine est fermée depuis plusieurs années et aujourd'hui, grâce au stimulant de la prime et de la hausse du prix du cuivre, on nous donne l'assurance d'une reprise de l'exploitation, cette année. Mais monsieur l'Orateur, ce qu'il y a de plus remarquable dans les annales minières de tous les pays, c'est l'expansion de l'industrie du plomb et de zinc en Colombie-Anglaise. Voici la statistique comparative de la production du zinc en 1922, 1923 et 1924:

	Livres
1922..	19 millions
1923..	58 millions
1924..	64 millions

L'accroissement de la production du plomb est encore plus remarquable comme en fait foi le tableau suivant:

	Livres
1922..	41 millions
1923..	96 millions
1924..	131 millions

Le rang de la Colombie-Anglaise relativement aux produits du plomb, par rapport au reste du Canada, prend son plein relief quand on considère que c'est en 1923 que pour la première fois la production du plomb tiré des minerais canadiens a dépassé 100 millions de livres. Et l'an dernier, la province de la Colombie-Anglaise a produit 131 millions de livres, avec son propre minerai.

Le progrès de la région du canal de Portland, où est située la fameuse mine Premier, la mine qui renferme de l'argent de très haute qualité et rapporte beaucoup, donne des promesses de production accrue dans d'autres gisements. Le nombre des compagnies constituées en corporations l'an dernier fournit une indication assez juste du progrès de l'industrie minière en Colombie-Anglaise. Le total de leur capital autorisé de 1923 au mois de novembre 1924 s'élève à quelque 90 millions par comparaison avec 68 millions pour les années complètes de 1914, 1915 et 1916.

Je me suis attardé à dépeindre l'activité industrielle qui existe en Colombie-Anglaise, afin de dissiper les sombres pronostics de nos adversaires. Hier soir notre collègue de Comox-Alberni (M. Neill), parlant de l'industrie de la pêche pratiquée en Colombie-Anglaise, a déclaré à la Chambre que la campagne de 1924, dans nos pêcheries de saumons, était la meilleure qu'on avait eue depuis 1919. L'agriculture y a souffert comme partout ailleurs dans le monde, mais une amélioration s'est fait sentir l'année dernière.

J'en arrive à la question des impôts. Notre collègue de Vancouver-Centre (M. Stevens) disait, ces jours passés, que les taxes paralysaient l'industrie, et il en tenait rigueur au Gouvernement. Personne ne conteste que les impôts sont lourds; mais chacun comprend pourquoi ils le sont. Durant la guerre le pays a dépensé d'immenses sommes pour les services du front et pour l'organisation en Canada. Le pays en supporte aujourd'hui les conséquences. L'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) a exprimé l'avis que le Canada devrait peut-être adopter le régime douanier français dont les droits sont très élevés, mais il n'a pas dit qu'on pourrait se dispenser de faire face aux charges que la guerre nous a laissées. Les Canadiens, quand ils ont emprunté de l'argent pour faire la guerre, avaient l'intention de le rembourser. C'est pour cela que nous avons établi des impôts. Comme l'a déclaré le ministre des Finances, il y a des emprunts de guerre au montant de 900 millions qui sont exonérés de la taxe; mais à mesure qu'ils deviendront remboursables et seront convertis la taxe viendra les frapper. J'ai examiné les impositions établies aux Etats-Unis et en Canada et j'ai comparé notre taxe du revenu sur les sociétés commerciales avec celle en vigueur chez nos voisins. La taxe américaine est au taux de 12½ p. 100 et la nôtre au taux de 10½ p. 100. Je tiens ces renseignements du commissaire des impôts; ils doivent être exacts. Il ressort de ce fait que les industriels canadiens se trouvent à bénéficier d'un avantage sur leurs concurrents, constitué par la différence du taux de l'impôt.

Nos adversaires sont très portés à faire des comparaisons entre les deux pays au détriment du nôtre. Mais il n'est pas facile de faire une comparaison juste, car la différence des institutions politiques est trop évidente. L'administration de quelques provinces impose une taxe sur les revenus qui échappe au contrôle du gouvernement fédéral. De ce fait, il est possible que les sociétés commerciales canadiennes soient frappées plus durement par le fisc que les sociétés américaines ne le sont aux Etats-Unis. Je ne pourrais pas dire si les législatures d'état imposent une taxe

sur le revenu, mais je sais que les états qui sont en bordure de la Colombie-Anglaise n'en ont point.

Le député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a signalé au ministre que les étrangers de passage en Angleterre et aux Etats-Unis, qui achètent pour l'exportation, sont soumis à la taxe. En Angleterre, aux Etats-Unis et en Canada tout étranger qui achète des marchandises destinées à l'exportation n'est pas soumis à l'impôt sur le revenu. Notre collègue a aussi affirmé qu'un étranger qui vient faire des affaires en Angleterre est inscrit au rôle comme représentant d'une maison étrangère. Cette assertion semble dire que le fisc anglais prélève un impôt sur les étrangers qui viennent y faire des achats. On m'affirme que cela n'est pas exact. Les compagnies étrangères qui opèrent en Grande-Bretagne par l'entremise de représentants payent un impôt sur les bénéfices réalisés dans le pays, mais non pas sur les marchandises qu'elles achètent pour l'exportation. Les sociétés étrangères établies en permanence avec une administration dont le siège est aussi en Angleterre sont inscrites au rôle des impôts. Les premières opérations de fabrication par des sociétés étrangères installées en Canada sont considérées, aux termes de la loi, comme l'exercice partiel d'un genre d'affaires et tombent sous l'application de l'impôt sur le revenu. Le ministre décide sans appel quelle proportion des bénéfices réalisés dans la vente à l'étranger des objets partiellement fabriqués en Canada tombe sous le coup de la loi canadienne On voit donc qu'une maison étrangère qui a une succursale à Vancouver est imposée à la discrétion du ministre. Il décide sans appel du montant des bénéfices sur lesquels la taxe doit être perçue.

Je voudrais faire consigner au hansard, pour gagner du temps, quelques extraits que j'emprunte à la loi de l'impôt de guerre sur le revenu.

M. l'ORATEUR: Si la Chambre y donne son assentiment à l'unanimité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce sont les textes qui se rapportent aux faits invoqués par le ministre?

L'hon. J. H. KING: Oui; je les emprunte au texte de la loi.

Voici:

Extraits de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu

Achats et vente entre Compagnies à plus ou moins que des prix raisonnables

(2) (a) Lorsque une corporation faisant le commerce au Canada achète des denrées d'une corporation-mère, filiale ou associée à un prix excédant le cours raisonnable du marché, ou lorsqu'elle vend des denrées à une pareille corporation à un prix moins élevé que le cours raisonnable du marché, le ministre peut, afin de déterminer le revenu de cette corporation, établir le prix raisonnable auquel cet achat ou cette vente doit être inscrite dans les comptes de cette corporation.

Le revenu découlant en partie d'opérations en Canada, est sujet à l'impôt

(b) Lorsque une personne non-résidante produit, cultive, extrait d'une mine, crée, manufacture, fabrique, améliore, emballe, conserve ou construit en totalité ou en partie, quelque chose au Canada et l'exporte sans qu'il y ait vente antérieure à l'exportation, elle est censée faire commerce au Canada et gagner au Canada une part proportionnelle de tout projet provenant en dernier lieu de la vente de cette chose hors du Canada. Le ministre a pleine discrétion quant à la manière de déterminer cette part proportionnelle.

Non-résidents

(3) (a) Dans le cas du revenu de personnes résidant ou ayant leur bureau principal ou principal siège d'affaires en dehors du Canada, mais faisant des affaires au Canada, soit directement ou par l'entremise de ou au nom de toute autre personne, le revenu doit être le profit ou gain net provenant des affaires de pareille personne au Canada.

Non-résidants censés faire affaires au Canada

(b) Toute personne non-résidante qui sollicite des commandes ou offre quelque chose en vente au Canada par l'intermédiaire d'un agent ou employé, et soit que tout contrat ou transaction qui peut en résulter est complétée dans les limites du Canada ou hors du Canada, ou partie dans les limites du Canada et partie hors du Canada, ou toute personne non-résidante qui loue ou afferme une chose utilisée au Canada, ou qui reçoit un droit régalien ou autre paiement semblable pour une chose utilisée ou vendue au Canada, est censée faire le commerce au Canada et gagner au Canada une part proportionnelle du revenu qui en découle. Le ministre a pleine discrétion quant à la manière de déterminer cette part proportionnelle.

Quant à l'attitude du Gouvernement en ce qui regarde les droits sur les instruments de production dans les industries fondamentales, j'ai la conviction que la Colombie-Anglaise,—qui est peut-être la plus riche de toutes les provinces, en ressources naturelles— consentira à accepter le budget. Nos amis du groupe progressiste ont appuyé à l'unanimité le budget de l'année dernière et je crois qu'ils adopteront la même attitude cette année s'ils veulent être conséquents avec eux-mêmes. Le Gouvernement, c'est vrai, n'a pas jugé à propos d'abaisser encore le tarif douanier; cependant, le fait que le surplus de cette année n'est que de $1,800,000, constitue en soi un argument valable à l'encontre de toute nouvelle réduction de taxes pour l'instant. Je suis convaincu qu'après mûres réflexions et délibérations, mes honorables amis du parti progressiste,—le groupe le plus nombreux ici après le parti ministériel—verront jour de donner leur appui au présent budget.

On a donné à entendre que le premier ministre, au cours de sa tournée dans l'Ouest, n'a pas tenu le même langage que dans l'est du pays. Je m'inscris carrément en faux contre ces insinuations. J'ai accompagné mon très honorable ami dans cette tournée dans l'Ouest canadien et jamais peut-être un autre premier ministre du Canada n'a obtenu une

réception aussi cordiale. J'ai également eu le plaisir de l'accompagner à Toronto. Un journaliste très en vue avait reçu la mission d'accompagner le premier ministre au cours de la tournée qu'il a faite en Colombie-Anglaise. De Winnipeg, il fut envoyé à Toronto afin de faire le compte rendu de cette réunion. Or, voici ce qu'il m'a dit lorsque je le rencontrai le lendemain matin: "Docteur, j'ai télégraphié aux journaux de Vancouver que le premier ministre a tenu ici hier soir le même langage qu'à Vancouver". Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet; c'est un fait notoire pour tous ceux qui se sont donnés la peine de lire les discours que le premier ministre a prononcés par tout le pays. La teneur de ces discours n'a pas varié, peu importe que mon très honorable ami adressât la parole aux gens de l'Ouest ou de l'Est du Canada.

En voilà assez Pour moi, le peuple est désireux de voir le Gouvernement continuer à diriger avec prudence les affaires du pays. J'ai la conviction que l'énorme majorité du peuple canadien est d'avis à l'heure actuelle que la chose publique est convenablement administrée, surtout si l'on tient compte des difficultés que le Gouvernement doit surmonter et de la situation qui a prévalu depuis quelques années.

M. McBRIDE: Monsieur l'Orateur, je désire tout d'abord offrir mes plus sincères félicitations eu ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb), étant donné qu'il a été en mesure de prononcer un exposé budgétaire bien plus acceptable au Parlement et au pays que nous n'avions eu raison de l'espérer. Nous nous rendons compte, cela va de soi, qu'il est absolument impossible pour n'importe quel gouvernement de déposer un budget qui soit du goût de tout le monde. Les manufacturiers des provinces de l'Est réclament un tarif protecteur élevé tandis que les gens des provinces des Prairies verraient d'un bon œil l'inauguration du libre-échange. Les cultivateurs des provinces des Prairies vendent leurs produits sur les marchés en concurrence avec le monde entier; il est donc tout naturel qu'ils croient avoir le droit d'acheter ce dont ils ont besoin où ils paieront meilleur marché. De plus, nous avons notre immense réseau de chemins de fer Nationaux, que les compagnies particulières n'ont jamais pu exploiter avec succès. Le réseau était en très mauvaise condition lorsque l'Etat en fit l'acquisition; de fait, il n'était guère prudent de faire circuler les trains sur plusieurs lignes, du moins à une certaine vitesse. D'un côté, le public demande sans cesse des tarifs de marchandises peu élevés, d'autre part, sir Henry Thornton et ses administrateurs cherchent à rendre nos chemins de fer rémunérateurs. De plus, le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) et le Gouvernement s'efforcent de maintenir les dépenses à un chiffre plus bas que celui des revenus alors que les députés ou une partie du moins, veulent des dépenses plus considérables et des impôts moins lourds. Dans ces conditions, il est impossible à qui que ce soit de nous soumettre un budget qui donne satisfacaion à toute la Chambre.

Depuis la convocation du Parlement, on a parlé d'abondance sur la dureté des temps, l'expatriation des nôtres aux Etats-Unis, le chômage, la nécessité d'une plus forte immigration, des impôts moins onéreux et de plus grandes dépenses, les tarifs maritimes, la marine de commerce, le crédit facile pour les cultivateurs et la manière d'administrer les banques. Il en est qui ont traité la question de la réforme du Sénat, de la réduction de l'indemnité; d'autres, de l'annexion aux Etats-Unis. Des gens parcourent le pays en prêchant l'annexion ou quelque chose de ce genre. L'expérience m'a appris que des déc'amateurs à la voix de stentor n'ont pas besoin d'aller un peu partout en disant au peuple ce qu'il doit faire. Il est capable de s'acquitter de ses devoirs sans que personne le lui dise. Nul Canadien patriotique ne se conduira de la sorte; il n'y a que les politiciens superficiels qui agissent ainsi. Nous avons beaucoup entendu parler, je le répète, de nos compatriotes qui prennent la route des Etats-Unis. Mais je pourrais bien affirmer qu'il est venu de la république américaine à Vancouver, l'an dernier, deux cent cinquante mille personnes, et ce serait aussi exact que certaines assertions que l'on fait à la Chambre. L'allégation est juste, mais elle tend à induire en erreur et ne devrait pas être mentionnée. Ces étrangers sont venus mais la plupart parmi eux sont retournés chez eux. Pourquoi dénigrer le Canada? Pourquoi tant vanter les Etats-Unis? Pourquoi dire que ce pays est si prospère et que le nôtre est dans une situation lamentable? Il y a deux ou trois citations que je désire faire au sujet de l'émigration des Canadiens aux Etats-Unis. Voici une lettre d'un jeune homme qui est allé en Californie en 1923:

> Je ne suis pas enthousiasmé de la Californie; il est très difficile de s'y faire connaître. Ici on ne semble croire qu'au veau d'or et je pense que tous les escrocs de la terre s'y sont réfugiés.

Je cite textuellement. Il ajoute:

> Le sport favorie est de chercher à se marier et divorcer le plus de fois possible dans un an. Un autre passe-temps consiste à enlever les femmes des autres, et le vol à la pointe du revolver est aussi commun que les moustiques dans les prés de Smith au mois de juin.

On nous a corné les oreilles avec la prospérité de nos voisins et les raisons qui attirent les Canadiens chez eux, et en même temps on a fait de notre pays un tableau lugubre. Voici ce que feu Sam Gompers, président de la fédération américaine du travail des Etats-Unis durant de nombreuses années, a dit le 5 novembre dernier—et j'ajouterai qu'à cette date il n'y avait pas beaucoup de sans-travail au pays, du moins dans la Colombie-Anglaise:

Tous ces bruits de prospérité aux Etats-Unis sont bons pour la presse. Nous en entendons beaucoup parler, mais à l'heure actuelle nous avons deux millions de chômeurs.

Et c'est le 5 novembre dernier qu'a été faite cete déclaration. Est-ce là un pays où il ferait bon pour nos Canadiens d'y vivre?

Mme J. H. Bullman, présidents de la Illinois Federation of Wowen's Clubs, dans un discours devant les membres de cette fédération, prononcé à Chicago le 12 décembre a déclaré—et elle parle des Américains et non pas des Canadiens:

Il devrait y avoir plus d'exécutions et moins de larmoiements au sujet des crimes des jeunes bandits, des meurtriers et des repris de justice.

Elle continue:

Nous sommes le peuple le plus déréglé de la terre. Nos crimes sont plus nombreux que partout ailleurs. Cela étant, pourquoi demander l'abolition de la peine capitale? A tous les cinq ans et demi, les criminels fauchent plus de vies qu'ils s'en est perdu durant toute la dernière guerre. Je suis fatiguée de cette sensiblerie ridicule qui favorise les criminels.

Et elle termine en insistant pour qu'il n'y ait pas moins d'exécutions tant que le crime n'aura pas diminué. Et cependant, cet après-midi, l'honorable député de Fort-William (M. Manion) a vanté le "magnifique" pays situé au sud du Canada. Ah! oui, des expressions enthousiastes et de l'admiration pour les Etats-Unis, mais que dit-il du Canada? L'honorable député représente notre malheureux pays et la pauvre Angleterre sous les plus sombres couleurs, comme s'ils ne pouvaient se subvenir. Il y avait plus de chômage.—oui, cinq fois plus,—à Vancouver en 1913 ou 1914 qu'à aucun moment depuis l'avènement du ministère actuel. Un honorable député a affirmé que la crise du logement se règle toute seule: que la population ne manque plus d'habitations, vu qu'elle quitte le pays. Eh bien, le Canada ne m'est pas bien connu, mais je connais un peu une ville sur le littoral du Pacifique qu'on appelait Gastown autrefois; plus tard on lui donna le nom de Vancouver et aujourd'hui certains parlent de la "Vancouver agrandie". Je vais vous dire un peu ce qui s'est passé là-bas. Au cours de 1924 il s'est bâti 2,032 maisons en cette ville, et c'est à peine si on y trouve une maison inhabitée; même à mon retour après la dernière session j'ai dû téléphoner à plusieurs hôtels avant d'obtenir une chambre. Voici ce que dit l'inspecteur de la construction:

Le 31 décembre lorsque les inspecteurs des travaux de construction dans les divers districts qui composent Vancouver et sa banlieue ont déposé leurs statistiques pour l'année 1924 ils ont affirmé que c'était une des plus belles années de construction qui se soit jamais vue dans cette partie inférieure de la terre ferme. Il s'est érigé de nouveaux édifices pour une valeur de $12,882,474, un gain de 90 p. 100 sur l'année précédente.

Cela indique-t-il que les nôtres nous quittent ou qu'ils aient perdu confiance au pays? Mais ce n'est pas tout:

Le 31 décembre il y avait en exécution ou à l'état de projet définitivement arrêté des travaux de construction pour une valeur de neuf millions, ce qui fait un grand total de 21 millions pour l'année 1924.

Voilà, ce me semble, dont le pays peut à bon droit être fier. Le public du pays devrait connaître ces choses; des faits pareils feront beaucoup pour contrebalancer la propagande pessimiste semée par tout le Canada. Je n'en dirai pas plus long de Vancouver. Je ne veux pas faire un de ces discours qui prennent deux ou trois heures. Je passe à autre chose.

L'honorable représentant de Comox-Alberni (M. Neill) a fait hier un exposé minutieux de la question orientale. Il a même cité nombre de chiffres que j'avais moi aussi l'intention de communiquer à la Chambre. Cependant je n'ai pas l'intention de répéter ce que mon honorable collègue a dit, et dit si bien; je tiens à abuser le moins possible de l'indulgence de la Chambre. Je vais vous citer la traduction anglaise d'un extrait tiré d'un journal japonais. La voici:

Nous sommes menacés. On a établi des distinctions injustes en ce qui touche aux écoles, question très importante, et aux pêcheries. Pour nous autres Japonais c'est là une question de vie ou de mort et coûte que coûte nous devons en avoir raison.

Voilà ce que disent les Japonais dans un de leurs propres journaux. En fait, si les Japonais ne se ralliaient pas à leur patrie au moment du danger ils seraient suppliciés comme traîtres. Telle est l'opinion d'un juge de la Cour suprême de Colombie-Anglaise; et j'abonde dans son sens. Pourquoi admettrions-nous des Orientaux à notre pays et à nos écoles, aux frais de nos contribuables canadiens, alors que nous n'avons pas de quoi faire instruire nos propres enfants? Pourquoi ces gens viendraient-ils au Canada usurper les places des Canadiens dans les affaires? Il faut donc les instruire à cette fin puis leur permettre de faire concurrence à nos hommes d'affaires de race blanche? Pourquoi nous, en Colombie-Anglaise, serions-nous obligés par ce Gouvernement d'admettre ces gens, et de les laisser fréquenter les mêmes écoles que

nos petits garçons et nos fillettes? Je ne veux pas parler de la moralité orientale; cela ne nous regarde pas, c'est leur affaire. Mais je maintiens que ce Gouvernement, une fois pour toutes, devrait empêcher ces gens de s'asseoir sur les mêmes bancs d'école que nos enfants, à nous, qui ont ainsi l'occasion de parler avec eux Cela n'a pas d'importance aux yeux des gens ici qui ne connaissent pas la situation; mais je vous assure que cette situation est grave en Colombie-Anglaise. Je crois que le ministère devrait s'en rendre compte; et plus tôt il le fera mieux ce sera pour tout le monde.

On nous parle beaucoup de la fierté japonaise et de l'attitude qu'ils prendront si on leur signifie que le Canada ne les veut pas au pays. Selon moi, si les Japonais se respectaient le moindrement, dirai-je, ils ne viendraient pas au Canada; ils savent parfaitement qu'ils ne sont pas bienvenus. Ils viennent malgré nous, ils cherchent à s'imposer. Est-ce que des gens qui se respectent agiraient de la sorte. Je ne le crois pas. Et que résulte-t-il lorsqu'on associe les jaunes aux blancs? D'abord ils sont inassimilables; mais ils se marient avec des blancs et créent une race hybride qui ne fait certainement pas honneur au Canada; c'est une chose que le Gouvernement canadien ne devrait pas tolérer. A la vérité si le Parlement va permettre à ces gens de pénétrer au Canada il devrait au moins suivre l'exemple des Etats-Unis et interdire tout mariage entre jaunes et blancs; c'est une loi qu'il ne saurait adopter trop tôt.

Nous avons quelque 40,000 de ces jaunes en Colombie-Anglaise; l'an dernier il y a eu 1,200 naissances. Assurément leur nombre augmente assez rapidement, à ce qu'on voit, sans permettre la venue d'autres.

Les Japonais eux-mêmes ne veulent pas de la main-d'œuvre à vil prix.

Le gouvernement de Tokio craint la main-d'œuvre à bon marché de la Chine. On s'attend que le gouvernement japonais prenne des mesures rigoureuses et fasse expulser 6,000 ouvriers chinois qui sont actuellement au Japon. La main-d'œuvre chinoise fait du tort aux ouvriers japonais, car les Chinois travaillent pour des salaires moindres.

Donc si le Japon réclame le droit d'expulser la main-d'œuvre qu'elle importe une fois le travail fini, le Canada doit avoir le même droit. Pourquoi ne l'aurions-nous pas? Même l'Inde empêche les étrangers de venir chez elle. Voici ce que je trouve dans une dépêche de Delhi:

On a adopté un projet de loi ayant pour but de réglementer l'entrée aux Indes anglaises des personnes qui étaient domiciliées dans d'autres possessions britanniques.

Le représentant britannique dans le conseil exécutif ne s'est pas opposé à ce projet de loi. Or, si l'Inde peut réglementer son immigration, pourquoi le Canada ne le ferait-il pas? J'ai ici une autre dépêche de Capetown, Union sud-africaine:

L'Union sud-africaine et aussi Belgrade envisagent la ségrégation des Asiatiques. Le ministre du commerce du Yougo-slavie a publié un décret ordonnant à tous les étrangers de partir. Pour les sujets des nations amies, on accorde un court délai qui ne doit pas dépasser quatre semaines.

N'est-ce pas la preuve que le Canada devrait avoir le droit de réglementer son immigration? Non seulement cela, mais il n'y a pas une catégorie de gens en Colombie-Anglaise, aujourd'hui, chez qui la tuberculose soit aussi répandue que parmi les Orientaux. C'est prouvé par les statistiques. Et ces Orientaux sont sur le marché qui font des affaires. Ils fournissent des légumes aux hôtels, aux restaurants et à beaucoup de maisons particulières. Est-ce juste que ces gens-là vendent des légumes et propagent cette maladie qui coûte aujourd'hui à la Colombie-Anglaise et à d'autres pays des milliers, que dis-je, des millions de dollars pour essayer de l'enrayer? Pourtant c'est ce qui se fait. En réalité, il y a eu récemment un cas de lèpre en Colombie-Anglaise et celui qui en était atteint était aussi un maraîcher, ayant toutes les occasions de propager la maladie. Nous avons assez des nôtres pour gouverner notre pays et quand la Providence a créé les Orientaux et les blancs, elle a fait un océan Pacifique pour les séparer.

M. WOODSWORTH: La race rouge n'avait-elle pas été mise ici de préférence à la race blanche?

M. McBRIDE: Les blancs étaient ici avant les Orientaux et ces derniers ne sont pas des pionniers. Ils n'aident pas à développer le pays; ils ne l'ont jamais fait et ils ne le feront jamais. Ils restent autour des villes.

L'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) a parlé, hier soir, de défence navale. Je voudrais en dire quelques mots. J'estime que le Gouvernement devrait nous protéger sur le littoral du Pacifique. Non pas que je demande une armée permanente pour le Canada. En effet, la seule utilité de cette armée serait dans le cas d'un conflit entre nous et nos amis du sud, ce que personne n'attend. Le Canada ne doit pas faire les frais d'une armée permanente, mais j'estime qu'on devrait prendre des dispositions pour protéger nos côtes et nos ports le cas échéant, et aussi pour nous permettre de rester neutres, si nous le désirions, au cas où un conflit éclaterait entre d'autres pays. Supposons, par exemple, qu'un conflit éclate entre le Japon et les Etats-Unis et qu'un combat naval ait lieu au large

des côtes du Pacifique? Supposons que la flotte japonaise ait le dessous, où irait-elle? Soit à Prince-Rupert, soit à Esquimault et peut-être même à Vancouver. La flotte japonaise, reconnaissons-le maintenant, pourrait venir à Prince-Rupert, Esquimault, Victoria ou Vancouver et demander à ces villes de se rendre. Nous ne pourrions pas nous défendre, car nous n'en avons pas les moyens. Donc, supposons que la flotte japonaise entre dans le port de Vancouver. D'après la loi internationale, le Canada pourrait lui permettre d'y rester vingt-quatre heures, mais pas plus. A l'expiration de ce délai, il faudrait soit forcer la flotte d'évacuer le port, soit risquer de faire bombarder la ville par la flotte des Etats-Unis. Comment pourrions-nous forcer les Japonais de s'en aller, s'ils ne le voulaient pas, puisque nous n'avons pas les moyens de le faire. Nous serions obligés, par la force des circonstances, de laisser entrer les Américains et cela nous placerait dans une situation très humiliante. Si les Japonais résistaient, les Américains seraient obligés de bombarder leur flotte dans notre part et on risquerait de voir bombarder en même temps nos quais et la ville. C'est très grave pour nous du littoral du Pacifique. Les autres pays sont prémunis contre des éventualités de la sorte. Pourquoi ne le serions-nous pas? On dit souvent que le Canada n'est pas en danger et que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne nous protégeraient, le cas échéant. Cela me rappelle l'histoire de l'homme qui avait trois fils. Ils les avait placés dans le commerce, mais chaque fois qu'ils étaient en peine, ils venaient trouver leur père et lui faisaient payer les frais. Cette façon d'agir n'est pas très digne, mais c'est néanmoins celle que le Canada devrait prendre s'il se produisait des hostilités dans le genre de celles auxquelles j'ai fait allusion, parce qu'il ne saurait se protéger. Nous devons envisager les faits tels qu'ils sont et non tels que nous aimerions à les voir. Dans les questions de cette nature l'expérience des autres pays devrait nous servir; elle est plus sûre que toutes les théories. L'expérience de l'Angleterre contient surtout plus d'enseignements. Elle a démontré qu'il faut trois ans pour construire un navire de guerre et neuf ans pour entraîner un équipage. Si nous nous fions à la civilisation, nous n'avons aucune garantie de sécurité. Seule, la nation qui peut se protéger demeure en sécurité.

Or, que font les Etats-Unis? Mon intention n'est pas d'examiner tout le programme défensif des Etats-Unis, mais je ne vais citer qu'un cas. En 1924, le nombre de canons défendant le canal de Panama était le suivant:

Côte du Pocifique:
Un canon de 16 pouces, portée de 50,000 verges.
Six canons de 14 pouces.
Quatorze canons de 6 pouces.
Douze obusiers de 12 pouces.
Douze obusiers de 4 pouces 7 dixièmes.

Sur la côte de l'Atlantique, on avait monté les pièces suivantes:

Côte de l'Atlantique:
Quatre canons de 14 pouces.
Quatre canons de 12 pouces.
Six canons de 6 pouces.
Seize obusiers de 12 pouces.
Huit obusiers de 4 pouces 7 dixièmes.
Soixante-six canons de 3 pouces.

En outre, il existe une artillerie mobile comprenant 52 canons de 155 milimètres, traînés par des tracteurs. Cette année, les prévisions budgétaires des Etats-Unis contiennent l'item suivant pour la défense de Panama:

Quatre canons de 16 pouces pour la défense du Pacifique..	$1,200,000
Quatre canons de 16 pouces pour la défense de l'Atlantique..	1,060,000

Si notre grand voisin du sud se prépare à protéger sa côte du Pacifique, nous devrions certainement accomplir quelque chose afin de protéger notre partie de cette côte. Il se peut que le Canada puisse abuser de la générosité du gouvernement de la Grande-Bretagne au point de lui faire protéger la côte de l'Atlantique si des hostilités se produisaient sur ce point, mais nous n'en pourrions faire autant sur les eaux du Pacifique, nous sommes trop loin. L'an dernier, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a voté 5 millions dans ce but; c'est ce qu'a fait un petit pays comme la Nouvelle-Zélande. Nous prétendons que, bientôt, le Canada sera parmi les grandes nations; alors, pourquoi ne pas préparer notre défense? Je suis d'avis que, dès cette session, le Gouvernement devrait préparer la défense de la côte du Pacifique. Il y va de son honneur de le faire.

Je passe maintenant aux questions de chemins de fer. Nous n'en avons pas beaucoup entendu parler au cours de la session actuelle, mais je compte voir exposer ce sujet avant la fin de la session. Pendant un instant je vais parler du chemin de fer de la région de la rivière la Paix. Je n'ai ni l'intention de faire durer cette question, ni celle de demander aux députés d'accepter mes dires, je me contenterai de citer des extraits d'un rapport publié en 1920 et signé par le très honorable A. Meighen et W. W. Cory, sous-ministre de l'Intérieur. Avant de jamais parler de cette question à la Chambre j'ai visité ce pays et j'y ai passé une partie de l'automne. Je voulais être certain de pouvoir vérifier mes décla-

rations et, maintenant, je puis déclarer que je n'ai rien à redire au sujet du rapport dans son entier. Je vais lire quelques extraits du rapport pour vous indiquer ce qu'est la nature du pays:

Tout d'abord, la superficie de la région de la rivière la Paix dépasse 115,000 milles carrés. Le gouvernement du Canada est propriétaire de trois millions et demi d'acres des meilleures terres.

Le climat de cette région est excellent. Les tempêtes y sont inconnues. Les semences se font au commencement d'avril et parfois à la fin de mars. Les pluies se produisent généralement en juin et juillet. Il n'est pas rare de voir une douce température régner jusqu'à Noël.

En 1919, nous avons expédié de cette région, par le chemin de fer Edmonton & Dunvegan, 4,909 wagons de marchandises. La même année, cette région importait 4,143 wagons de marchandises. Le blé marquis a produit jusqu'à 69 boisseaux par acre.

Passons à la régien de Pouce Coupé:

Cette région choisie a environ 40 milles de long et 25 milles de large et son altitude est peu élevée. Les gels d'été et la grêle y sont très rares et on ne sait pas que la récolte ait jamais manqué complètement.

Les ruisseaux des montagnes contiennent des truites. Le lac Caribou est rempli de grosses truites et de poisson blanc.

On voit des affleurements de charbon dans la cañon au-dessus de Hudson-Hope. Sur les bords de la rivière la Paix, et sur une longueur de quinze milles, on trouve des gisements de gypse de dix à quinze pieds.

Quant à ce qui touche les approvisionnements de charbon et les forces hydrauliques, nous pouvons dire qu'il n'existe aucune limite. Les gens qui sont allés dans cette région ont cru que le gouvernement fédéral allait leur fournir leur transport par voie ferrée. On a distribué aux Eats-Unis et en Angleterre une circulaire annonçant ce fait et les colons sont venus s'établir en toute confiance, croyant que le Gouvernement allait organiser les transports. Quant à la catégorie des gens qui ont colonisé cette région, je n'en ai jamais vu de meilleure nulle part.

Ce sont des colons du vrai type des pionniers; des hommes et des femmes venus au pays pour réussir et qui réussiront si on les y aide le moindrement. Pourquoi ce Gouvernement ne leur donne-t-il pas un débouché? Je ne demande rien qui entraînerait une grosse dépense, étant donné l'état de nos finances. J'aimerais avoir un débouché dans la direction de Prince-George, mais je sais que cela coûterait 17 millions, et je ne veux même pas demander cela pour le présent. Ce que le Gouvernement devrait faire—et la dépense se monterait à peu—ce serait d'exiger le parachèvement du bout de ligne entre la rivière de l'Esprit et Pouce-Coupé, parcours de cinquante-quatre milles, déjà régalé et prêt à recevoir les rails, et son prolongement jusqu'à la région de la rivière de la Paix, soit en tout soixante-quatre milles, entreprise certainement pas excessive. Une fois la ligne terminée, le Gouvernement devrait en confier l'exploitation à la compagnie exploitant la ligne Edmonton-Dunvegan moyennant une diminution des tarifs marchandises actuels, de la région de la rivière de la Paix à Edmonton. Ensuite, cette région pourrait être laissée à elle-même pour voir si elle progresserait aussi rapidement que bon nombre d'entre nous le croient. La population serait satisfaite, je crois, et pour le moment, elle aurait un débouché. La dépense ne serait pas considérable et le Gouvernement fédéral tiendrait ses promesses à ceux qui sont allés s'établir là. Le Gouvernement devrait mettre ce projet à exécution.

M. KELLNER: L'honorable député a-t-il lu cette nouvelle de presse racontant que le Pacifique-Canadien négocie actuellement avec le Gouvernement une entente moyennant laquelle il lui serait versé une subvention de $180,000 pour transporter le grain de la région de la rivière de la Paix, par la ligne Colombie-Anglaise et Edmonton-Dunvegan?

M. McBRIDE: J'ai vu cela dans les journaux mais je n'en sais pas davantage. Mais même avec cela les gens de la région de la rivière de la Paix ne seraient pas mieux partagés en fait de communications par chemins de fer. L'on exploiterait simplement une ligne existante, c'est-à-dire dans l'Alberta. Je crois que le Gouvernement est en honneur tenu d'exécuter ces travaux et je suis convaincu que le peuple l'approuverait. Ainsi que je l'ai dit déjà, ce serait simple justice à l'égard de cette population.

M. HOEY: Quelle est approximativement la population?

M. McBRIDE: Je ne pourrais dire quelle est actuellement la population; je ne crois pas qu'elle dépasse deux mille. L'on m'a dit qu'à un moment elle était de sept à huit mille. Mais quand j'y suis allé, je n'ai trouvé qu'un seul homme qui cherchait à vendre sa ferme. Les propriétaires possèdent les titres de leurs terres et ils habitent ailleurs en attendant la construction de chemins de fer. Il est facile de comprendre pourquoi les gens quittent la région. J'ai vu des cultivateurs qui avaient construit une grange chaque année pendant trois ans pour loger le grain en attendant les communications par chemins de fer. En d'autres endroits, l'on a dû ameulonner deux à trois récoltes dans les champs. L'on cultive le grain par goût et l'on s'arrange pour vivre le mieux possible. Généralement, les hommes passent l'hiver dans la Colombie-Anglaise ou aux Etats-Unis, là où ils peuvent trouver de l'emploi, et les femmes et la famille prennent soin du bétail pendant que les hommes ga-

gnent de quoi acheter le nécessaire. Ils ont pourtant du grain à vendre, mais ils ne peuvent le transporter; pourquoi ne pas leur donner un débouché?

L'on a bien parlé d'immigration en Canada, et je m'attends à ce que l'on en parle encore. Le Canada ne sera jamais au-dessus de ses affaires tant qu'il n'aura pas une population de trente à quarante millions. Cependant, je ne voudrais pas que ce Gouvernement taxe le pays pour amener ici une certaine catégorie de gens. Je suis né en Angleterre et je n'y ai jamais vu de temps où celui qui voulait gagner ses frais de passage en Canada ne le pouvait pas en moins de deux ans. Que peuvent faire, rendus ici ceux qui n'ont pas assez d'énergie pour économiser leurs frais de voyage? Ils resteront dans les villes et se lamenteront pour avoir de l'argent à emprunter du Gouvernement. Je vais vous donner un exemple. Le printemps dernier, deux jeunes gens venus au Canada grâce à une subvention de traversée se mirent à travailler sur une ferme de la Colombie-Anglaise que je connais bien. Ils se disaient fils de cultivateurs en Angleterre et formés toute leur vie à l'agriculture. L'un travailla quatre mois et demi environ et l'autre, cinq mois et demi à peu près. Je sais que le propriétaire leur avait donné toutes les chances. Après ce laps de temps, ni l'un ni l'autre ne pouvait atteler des chevaux et les conduire au champ pour faire une journée de labour. Mais il y avait encore pis que cela. A la fin, le cultivateur a dû les congédier. Emprunteurs incorrigibles, ces deux hommes n'avaient pas un sou d'épargne. Lorsqu'on leur demanda ce qu'ils allaient faire pendant l'hiver, ils répondirent qu'ils se proposaient de se rendre à Vancouver où l'on ne les laisserait pas mourir de faim. Ces gens ne valent rien et sont la plaie du travail au pays. Ils s'en vont dans les villes, acceptent n'importe quelle tâche pour le prix qu'on leur offre et forcent ainsi les travailleurs réguliers au chômage. Nous ne voulons pas de cette engeance au Canada. Tous ceux qui veulent se bien conduire peuvent gagner l'argent qu'il leur faut pour venir dans notre pays; s'ils ne le peuvent pas, nous n'avons pas besoin d'eux.

Tous les groupes de la députation ont fait d'abondants commentaires sur le tarif. Or, à mon sens, il importe peu que le tarif soit bas ou qu'il soit élevé pourvu que le Gouvernement fasse en sorte que les manufacturiers canadiens produisent des marchandises à aussi bon marché qu'on peut les acheter aux Etats-Unis. Voilà tout ce que demande le cultivateur. Obligé de concurrencer les autres sur tous les marchés, pourquoi subirait-il un tarif de 25 ou 35 p. 100 sur leurs achats? Ce n'est pas juste. On dit que le Canada ne peut soutenir la concurrence des Etats-Unis. Nous pouvons affirmer le contraire. Notre pays peut donner du jeu aux Etats-Unis et gagner la partie. La jeunesse canadienne a montré de quel bois elle se chauffait lorsqu'elle est allée combattre en France et dans les Flandres, elle peut répéter son geste. L'inconvénient, c'est que nos manufacturiers sont trop mesquins pour acheter un outillage moderne et permettre à nos jeunes gens de se faire valoir. Si l'on donnait à entendre aux industriels que la protection leur est assurée pourvu qu'ils vendent leur marchandise aussi bon marché qu'on la paye aux Etats-Unis, mais que s'ils exploitent le public le tarif sera réduit, ils y prendraient garde. C'est là l'attitude que l'on devrait prendre à leur égard.

J'ai reçu tout dernièrement de la Colombie-Anglaise une lettre où il est question des œufs et du beurre. Le Gouvernement devrait, au cours de la présente session, élever les droits existants sur les œufs importés des Etats-Unis au niveau de ceux qui frappent le même produit exporté aux Etats-Unis. Il n'y a rien de mal à cela et le procédé n'est que juste. Je vois rire certains députés: le mal, c'est que la protection n'est pas pour le cultivateur. Il n'est pas protégé, tandis que le manufacturier jouit d'une protection constante. Certaines gens commencent en petit. Ils prennent un lot, achètent une vache et des poulettes et essayent de vivre ainsi. Pourquoi ne seraient-ils pas protégés à l'égal des manufacturiers? Pourquoi le Gouvernement à l'exemple des Etats-Unis, n'imposerait-il pas un droit de 8 cents par douzaine d'œufs? Et pourquoi pas un droit sur le beurre?

Je tiens à dire un mot sur le crédit agricole dont on a parlé. Ce que j'ai à dire ne se rapporte aucunement aux anciens soldats. A mon sens, le gouvernement fédéral et les autorités provinciales ne sauraient trop faire pour les anciens combattants qui ont tant fait pour le pays, mais je vois d'un très mauvais œil que le Gouvernement commence à accorder du crédit soit aux cultivateurs soit à tout autre groupe. Que les gouvernements provinciaux y pourvoient. J'ai entendu des ministres de la Colombie-Anglaise se vanter que leur gouvernement pouvait emprunter à meilleur marché que celui du Dominion. Pourquoi alors celui-ci s'en mêlerait-il? Pourquoi placerait-il une hypothèque globale sur la Colombie-Anglaise, sur le Québec ou sur toute autre province afin de fournir aux cultivateurs de l'argent à bon marché? C'est exactement ce qu'on a fait. Si M. Brown possède un bien rural libre d'hypothèques, pourquoi le Gouvernement grèverait-il ce domaine pour me

prêter de l'argent à bon marché? C'est une mauvaise tactique. Si le Gouvernement veut se créer des difficultés, le moyen me paraît excellent.

J'ajouterai quelques mots au sujet des tarifs de chemins de fer. Nous avons beaucoup entendu parler des tarifs de chemins de fer et du projet de faire rendre des bénéfices à nos chemins de fer. Certains cultivateurs disent: "Qu'on réduise les tarifs et qu'on transporte plus de grain." Que diraient les cultivateurs si les chemins de fer leur répondaient: "Produisez plus de grain et baissez-en le prix, vous ferez plus d'argent?" Ces deux raisonnements se valent. Selon moi, c'est au Gouvernement qu'il appartient de relever le prix du transport de l'Atlantique au Pacifique. D'aucuns prétendent qu'en haussant les tarifs du National-Canadien, on ferait affluer le trafic vers le Pacifique-Canadien. On n'a donc qu'à élever également les tarifs du Pacifique. A mes yeux, le Gouvernement pourrait facilement relever les tarifs des deux compagnies de 10 p. 100 par exemple, puis imposer aux deux chemins de fer une taxe de 90 p. 100 sur cette augmentation et obtenir un revenu qui suffirait à l'entretien de nos réseaux et à l'équilibre du budget du pays.

Voilà une proposition raisonnable. Alors, le Pacifique-Canadien ne réaliserait pas plus de profits qu'aujourd'hui. Jamais le Canada ne pourra se suffire à lui-même tant que ses chemins de fer ne seront pas sur une base rémunératrice. Je dirai de plus que les régions qui n'ont pas de communication par chemin de fer ne devraient pas payer d'impôts pour celles qui peuvent se rattacher au réseau principal. Prenons, par exemple, une maison de la Colombie-Anglaise que je connais très bien et qui, le mois dernier a reçu neuf wagons de marchandises. Il n'est pas un député qui n'ait payé sa part de ces frais, mais pourquoi? Ceux qui réalisent des profits devraient payer. Actuellement, tous les membres de la Chambre donnent leur part de ces frais parce que le réseau national fait ce transport au-dessous du prix coûtant. Je ne vois pas pourquoi nous proposerions un problème impossible à sir Henry Thornton et ses fonctionnaires. Je n'hésite pas à dire que sir Henry et ses fonctionnaires font tout en leur possible pour nous donner un bon service et placer le réseau sur une base rémunératrice. Mais, cela leur est impossible en tenant compte des tarifs actuels. Même si nous augmentions nos tarifs de transport, ils ne seaient pas plus élevés qu'aux Etats-Unis. J'ai sous la main une liste indiquant les tarifs au Canada et aux Etats-Unis, et, par exemple, j'y vois que nos voisins transportent le blé à 37c. le boisseau, alors que nous demandons 22c. et, dans un autre cas, je vois comment du blé est transporté à 20c. du boisseau sur le côté canadien, alors que la voie américaine demandait 35c. Si l'on en croit cette liste, les taux sont de 15 à 20 p. 100 plus élevés chez nos voisins que chez nous.

M. MILLAR: Est-ce le taux au boisseau ou au quintal?

M. McBRIDE: Au boisseau, et par petite vitesse jusqu'à la tête des lacs. Je prétends que nous devrions augmenter les tarifs.

M. HUMPHREY: Je ne pense pas qu'il existe aux Etats-Unis une voie ferrée qui puisse se comparer aux nôtres, s'il s'agit du transport par tonne-mille. Sous ce rapport je suis d'avis que nos voies ferrées peuvent souffrir la comparaison avec celles des Etats-Unis.

M. FORKE: Je puis faire observer que la quantité de grains transportés de ces endroits aux Etats-Unis sont absolument insignifiants, comparativement aux expéditions du Pacifique-Canadien. Les tarifs n'ont aucune importance. C'est là une faible partie des transports.

M. McBRIDE: Les distances sont les mêmes. On a démontré sur la carte que le transport canadien coûtait de 10 à 30 p. 100 de moins en se plaçant sur la même base. Pourquoi demander à l'administration de nos chemins de fer de faire l'impossible? Je suis d'avis d'augmenter les tarifs afin de mettre nos chemins de fer sur une base rémunératrice.

M. LANCTOT: Monsieur l'Orateur, tout le monde parle des malaises économiques communs à tout le pays. Mon honorable ami, le chef de l'opposition (M. Meighen), et ses amis, crient que nous n'avons pas assez de protection. Nous en avons trop, disent les progressistes. Cela m'amuse beaucoup.

Comment peut-on expliquer que les industries américaines, hautement protégées, souffrent autant que les nôtres. Les cultivateurs canadiens souffrent, faute de marché américain, et les agriculteurs américains se plaignent encore autant que nous, sinon plus. Nous sommes habitués à répéter toujours les mêmes chansons, sans nous attacher à en pénétrer le sens. Il est temps de savoir ce qu'il y a derrière les formules. Je crois que ce sont plutôt nos folies des chemins de fer, de la guerre, de la marine "Ballantyne", du rétablissement des soldats sur des terres, etc., qui sont la première cause de notre malaise économique; participation démesurée et insensée à la guerre, dépassant de beaucoup nos moyens; en 1917, conscription, lorsque nous étions déjà presque ruinés.

Mon honorable ami de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) me pardonnera, je l'espère, si je ne commente pas son discours immédiatement, car je veux avant tout faire quelques observations sur l'histoire de nos chemins de fer depuis 1911. Mes honorables amis de l'opposition sont des hommes très extraordinaires, ils ont toujours très bien agi. S'il y a eu des fautes de commises, les libéraux sont les coupables; eux ne peuvent pas s'être trompés; ce sont des administrateurs de la chose publique comme il ne s'en trouve pas dans n'importe quel pays du monde! De plus, d'après leurs déclarations dans cette Chambre et en dehors, ce sont des ménagers qui ont gouverné le pays économiquement, sans commettre de fautes; enfin ce sont des sauveurs du peuple! Ces messieurs, monsieur l'Orateur, vous diront que si nous avons ce fardeau de nos chemins de fer, c'est dû au gouvernement Laurier et qu'il doit en porter toute la responsabilité. En 1911, pendant la session qui a précédé les élections du mois de septembre, la Chambre votait unanimement 35 millions, comme garantie, à Mackenzie et Mann, pour 1,000 milles de voies ferrées, de Port Arthur à Montréal, savoir: 35 mille dollars par mille. L'élection eut lieu le 21 septembre, une couple de mois après la passation de cette garantie par le Parlement, sans beaucoup d'opposition. Qu'arriva-t-il? Laurier fut battu. Vous allez croire, monsieur l'Orateur, que ces grands administrateurs, hommes prévoyants, habiles, ont mis ce projet au rancart? Pas du tout. Remarquez bien que rien n'était commencé au 21 septembre 1911; le contrat n'était pas même passé. Donc, si ce marché fait par le gouvernement Laurier n'était pas dans l'intérêt du peuple, le nouveau gouvernement devait, immédiatement après les élections, ne pas signer de contrat. Cela n'a pas été fait. Au contraire, c'est le gouvernement Borden, par son ministre des chemins de fer, M. Cochrane, qui passa le contrat avec Mackenzie et Mann. Mon honorable ami de York-Ouest (sir Henry Drayton) a l'air d'en douter. Je ferai un marché avec lui demain, et je suis en état de lui prouver que je dis la vérité,...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pense que non.

M. LANCTOT: ...car il y a encore des témoins oculaires qui vivent; je le ferai rencontrer avec ces messieurs qui sont ses amis et qui lui affirmeront que ce que je dis là est la vérité. Je dis donc que vous êtes plus responsables que l'ancien gouvernement Laurier, car, d'après les déclarations que vous avez faites depuis, vous saviez que c'était une politique désastreuse pour le pays. Je déclare donc, sans tromper la Chambre, que dans cette circonstance vous avez failli à votre tâche comme opposition et vous avez manqué à votre devoir envers le peuple de ce pays, comme gouvernement, en signant ce contrat, et vous venez en plus mentir effrontément à ce même peuple, car c'est bien vous qui avez passé ce contrat. Ce n'est pas tout. Le gouvernement Borden, voyant que ce ne serait pas très populaire de faire les deux sections à la fois, s'arrangeait avec son ami McBride, le premier ministre de la Colombie-Anglaise, et ce dernier donnait une garantie de 25 millions à Mackenzie et Mann, en outre des subsides fédéraux qu'ils avaient obtenus, pour la construction de la partie qui s'étend des prairies à Vancouver, soit une distance de 900 milles. C'est de là que datent toutes nos difficultés avec nos chemins de fer.

La seule chose à faire en 1911, c'était d'en finir avec MM. Mackenzie et Mann, en exproprianf toutes les lignes leur appartenant dans les trois provinces des prairies, afin d'en faire des tronçons pour fournir du trafic au Transcontinental de Laurier. De la sorte, nous n'aurions aujourd'hui que deux lignes de chemins de fer au lieu de trois, et l'œuvre de Laurier aurait été un plus grand succès que le Pacifique-Canadien, attendu que cette ligne ouvrait dans l'ensemble un meilleur territoire que le Pacifique-Canadien, et, comme vous le savez, monsieur l'Orateur, le réseau des prairies était et est encore le meilleur du National-Canadien, desservant la région la plus fertile de l'Ouest. Si cela avait été fait, nous n'aurions pas ce problème des chemins de fer, aujourd'hui.

Les difficultés commencèrent vers 1913. Le gouvernement Borden—l'élu de 1911—s'associa M. Robert Rogers, M. Cochrane, etc. Laurier était battu, mais ces bons tories n'étaient pas encore satisfaits, il fallait le tuer comme il faut. Le Transcontinental n'était pas encore tout fini lors de la défaite de Laurier. A M. Cochrane, ministre des Chemins de fer, fut confiée la tâche de terminer cette ligne si bien commencée. On a changé les "grades", on a construit des ponts en bois au lieu de ponts en fer; enfin tout cela fut fait pour que le Grand-Tronc ait une raison de ne pas respecter le contrat entre le gouvernement d'une part et la compagnie d'autre part. Ce n'est pas tout, le gouvernement n'était pas encore satisfait de cela. "Ce n'est pas encore assez; Laurier pourra peut-être encore nous donner du trouble; il faut faire plus; nous allons instituer une enquête sur la construction de ce chemin"; et les commissaires furent nommés. Vous connaissez leurs noms: sir Henry Drayton et M. Lynch-Staunton; et la farce était jouée. Ces messieurs se mirent à l'œuvre et l'année suivante le rapport fut déposé sur la table de la Chambre. D'après

ces messieurs, la commission nommée par le gouvernement Laurier avait dépensé 40 millions de trop pour construire le Transcontinental. Chose des plus faciles à établir lorsque l'enquête est faite par de bons adeptes d'un parti; je crois que je ne ferais exception pour aucun parti lorsqu'il s'agirait d'un rapport d'enquête tenue dans les mêmes circonstances, au sujet de la construction de voies ferrées de plus de 2,000 milles. Monsieur l'Orateur, cela se passe tous les jours dans les cours de justice, non pas au sujet de construction de chemins de fer, mais à propos d'un malheureux qui aurait tué son semblable. Des médecins aliénistes sont appelés, examinent le sujet, ne s'accordent pas. Ils sont sous serment, personne ne peut dire qu'ils se sont parjurés, car ils ne sont pas intéressés à ce qui arrivera à cet homme; mais le politicien, lui, veut que son parti arrive et, s'il arrive, il se dit: "J'aurai ma récompense; de plus, je ne suis pas sous serment; je suis bleu et je travaille pour mon parti; quant aux rouges, je m'en occupe fort peu." C'est pour cela, sans doute, que mon honorable ami de York-Ouest a été "siré".

Le gouvernement aida nos chemins de fer en banqueroute pendant quelque temps. En 1917 la guerre n'était pas finie; le gouvernement Borden-Meighen voyait que les élections arrivaient; il fallait imaginer un plan pour conserver le pouvoir et gagner la guerre. C'était le seul parti patriote dans ce pays! Pour rendre le résultat encore plus certain, ils se dirent: Nous allons former un gouvernement d'union. Les uns disaient: Ce n'est pas facile, les vieux rouges, les batailleurs comme on en connaît dans l'Est, et même dans l'Ouest, n'accepteront pas de siéger avec Bob Rogers—parce que ces rouges prétendaient dans le temps que Rogers n'était pas un ange—. Les bleus qui travaillaient à former cette combinaison se disaient: Si nécessaire, nous mettrons Bob à la porte. Je ne suis pas certain si mon honorable ami le chef de l'opposition n'était pas un de ceux qui ont réussi à former le gouvernement d'union; en tout cas, s'il était un de ceux-là, il a bien réussi et je l'en félicite.

Pour faire cette combinaison il n'y avait pas seulement la question de la guerre, il y avait aussi la question des chemins de fer dans laquelle tous les premiers ministres de l'Ouest, de l'Ontario et même de l'Est, étaient bien intéressés. Alors le gouvernement décida d'acheter le Nord-Canadien afin d'avoir pour lui ces premiers ministres; en tout cas, sinon absolument pour lui, du moins sûrement pas activement contre lui. Cela réussit à merveille. En 1917, le gouvernement Borden acheta le chemin de fer Nord-Canadien. Le bill fut piloté par mon honorable ami le chef de l'opposition (M. Meighen). Il n'oublia pas MM. Mackenzie et Mann. Après avoir assumé de payer toutes les garanties du gouvernement fédéral et des provinces, et les subsides du fédéral et aussi des provinces, tant en argent qu'en terres—tous ces montants réunis pour les 28 lignes construites par Mackenzie et Mann s'élevant à plus de 500 millions—, le gouvernement de M. Borden, lors de l'achat de ces dits chemins, trouva moyen de faire payer 10 millions "cash" pour dédommager ces messieurs de leur faillite. Cela équivalait à dire qu'ils méritaient les félicitations du parlement et du peuple de ce pays pour avoir réussi à mettre un chemin de fer en banqueroute sur les épaules des contribuables de ce pays.

Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il serait difficile de trouver dans ce pays d'autres constructeurs de chemins de fer qui ont su si bien s'enrichir avec une entreprise qui est tombée en faillite. Le peuple du Canada, lui, n'a pas été aussi chanceux.

Par le fait que cet achat fut fait par le gouvernement Borden, les provinces furent libérées de leurs garanties à Mackenzie et Mann pour plus de cent millions, et nous du Québec, par cette transaction de 1917, nous avons assumé une dette de pas moins d'un quart, savoir de vingt-cinq à trente millions de piastres pour payer les bêtises des provinces de l'ouest, qui n'avaient alors que très peu de population.

En 1920, nous avons acheté le Grand-Tronc. Nous avions déjà l'Intercolonial, le Transcontinental, le Grand-Tronc-Pacifique, et d'autres petites lignes en banqueroute, et il en reste encore dans tout le pays que des politiciens offrent au président de nos chemins de fer nationaux pour les ajouter au réseau de plus de vingt-deux mille milles, qu'il détient actuellement, et sur lequel nous perdons cinquante-six, soixante à quatre-vingts millions par année. Et tout cela sans compter les lignes nouvelles que nous construisons un peu partout dans le pays. En tout cas, monsieur l'Orateur, depuis l'achat du Nord-Canadien, en 1917, jusqu'à date, nous avons augmenté notre dette des chemins de fer de 582 millions; les intérêts sur ce montant, à date, sont de 131 millions; en plus nous devons au public tout près d'un milliard sur nos achats. Nous avions des chemins de fer payés, avant nos premiers achats, pour bien près d'un autre milliard, et je ne crains pas de tromper la Chambre et le pays en déclarant que nos chemins de fer nous coûtent au moins deux milliards et demi.

Je me demande si cet état de choses peut durer bien longtemps? Monsieur l'Orateur, j'ai été de tout temps opposé à cette folie de nationalisation, et je suis plus que jamais contre cette politique insensée, acceptée par trop de députés, dans cette Chambre. Je vois avec

plaisir que plusieurs de mes collègues ne trouvent pas cela aussi drôle qu'en 1917, lors de l'achat du Nord-Canadien. Je me rappelle que mon honorable ami de York-Sud (M. Maclean) était bien enthousiaste alors. Nous étions pour en faire de l'argent! Il y a quelques jours il parlait d'ajouter le Pacifique-Canadien au National-Canadien, le seul moyen d'en sortir; il a bien changé, non pas qu'il ne soit pas encore pour la nationalisation, mais il espère faire mieux avec le réseau du Pacifique-Canadien. Il me représente un homme qui s'est "cassé" dans une partie de poker; il veut se reprendre, mais souvent il en sort endetté. Je ne suis pas de l'opinion de mon honorable ami de York-Sud; je préférerais que le plus fort englobe le plus faible. C'est ce qui se fait lorsqu'il y a fusion de banques. Il n'y a pas très longtemps, à Montréal, la banque Molson a été fusionnée avec la banque de Montréal; je crois que cette transaction a été à l'avantage du peuple et qu'il en serait ainsi si la fusion se faisait pour nos chemins de fer. Je voudrais que le Pacifique-Canadien absorbe nos chemins de fer nationaux, avec des conditions. Et quelles sont ces conditions? C'est que le Pacifique-Canadien, après en avoir pris possession, et nous avoir payé un prix raisonnable, peut-être un peu plus élevé que le mien...

M. MERCIER: Combien?

M. LANCTOT: Je ne suis pas difficile sur le prix. En tout cas, ce sera au reste de la députation d'en juger. Je veux que la grande majorité des parts restent dans le pays et ne soient pas possédées par les Américains ou d'autres étrangers, afin que nous puissions plus tard voir à nos affaires par l'entremise de notre gouvernement et de la commission des chemins de fer.

Au début de mes remarques, je vous ai énuméré les causes de notre ruine. Je viens donc, maintenant, vous parler de notre participation à la guerre, participation démesurée et insensée avec le peu de moyens que nous avions, alors que nous nous acheminions déjà vers la ruine avec tous nos chemins de fer.

Le Canada devait-il prendre part à la guerre? Je réponds dans l'affirmative; mais suivant nos moyens. Quelle était notre capacité? De recruter cent à cent cinquante mille hommes, et même deux cent mille pour plaire aux "jingoes" de ce pays, et s'arrêter là, et augmenter les productions du sol et autres pour la cause des alliés. Malheureusement notre gouvernement et tous les politiciens ne l'ont pas compris ainsi. Ce n'était pas tant pour la cause des alliés que pour passer pour de loyaux sujets de Sa Majesté, et pour que l'histoire dise que le parti tory avait sauvé l'empire. Encore, si nos politiciens avaient compris la vraie position de notre pays, ses moyens, et s'ils avaient compris que le Canada est un jeune pays, peu développé!

Je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup parmi la députation, à l'heure actuelle, qui ne reconnaisse aujourd'hui que le gouvernement Borden-Meighen a commis une erreur très grave en faisant voter la conscription en 1917, alors que les Etats-Unis venaient d'entrer dans la guerre, alors qu'ils avaient déjà récolté tout l'or du monde, et alors qu'ils ne possédaient pas le quart des bateaux nécessaires pour transporter les soldats américains. Pourquoi donner la conscription à ce pays lorsque l'Australie n'en a pas eu? La raison donnée, en 1917, par un ministre de M. Borden, était qu'il n'y avait pas de province de Québec en Australie. Je comprends que c'était bien contre Québec que c'était dirigé; mais, monsieur l'Orateur, les électeurs de la province de Québec se rappelleront longtemps ces politiciens de 1917. Je dois vous dire qu'ils ont déjà passé un jugement en 1917, un autre en 1921, et ils espèrent en rendre un autre prochainement. Dans la province de Québec, à l'heure actuelle, M. Monty fait des assemblées en faveur de mon honorable ami le chef de l'opposition, en compagnie de M. Armand Lavergne—s'il vous plaît—et d'autres qui lui ressemblent un peu. Avec beaucoup de modestie, M. Monty se proclame le digne successeur de Cartier, et il déclare que M. Meighen est le digne successeur de sir John A. Macdonald. Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, que si sir John A. Macdonald eut été le premier ministre de ce pays, durant la grande guerre, il aurait commis toutes les bêtises qu'ont faites ses successeurs ici, à Ottawa. J'ai suivi un peu l'histoire de sir John A. Macdonald. Je dois dire que c'est le seul premier ministre du Canada qui soit resté Canadien avant tout. Et je me propose, à l'avenir, si je fais encore de la politique, de soutenir le premier ministre qui sera Canadien avant toute autre chose.

Le député de York-Ouest (sir Henry Drayton), parlant sur le budget, le 30 mars dernier, nous a donné pour exemple la France protectionniste et ce qu'elle a accompli depuis l'armistice. Il déclara que la France a dépensé pour la reconstruction de voies ferrées et de ponts qui avaient été détruits, de grandes routes, de canaux et d'écluses, à venir jusqu'au premier janvier 1924, vingt milliards de francs, afin de réparer les dommages matériels à la propriété publique, indépendamment des églises et des édifices publics et municipaux, et que la France a réparé tous ces dégâts à ses frais. De plus, au cours de la même période, la France a déboursé une somme d'environ cin-

quante-six milliards de francs pour la restauration des régions dévastées. Pour faire tous ces travaux elle a reçu une immigration d'un million et demi et a fait beaucoup d'argent. C'est possible, je ne dispute pas ce que la France a fait. Mais, cela est dû aux circonstances extraordinaires dans lesquelles elle s'est trouvée après la guerre: plus d'un quart de son territoire était ravagé, plus de cinq cent mille habitations détruites; il fallait bien reconstruire. Mais, monsieur l'Orateur, pour avoir de l'ouvrage et avoir une prospérité apparente, je dis que ce n'est pas attrayant pour les autres pays de se trouver dans les mêmes conditions où la France se trouvait après l'armistice, en 1918.

Dans notre pays les conditions ne sont pas les mêmes, nous n'avons pas de territoire dévasté par la guerre, heureusement pour nous, mais nous sommes ruinés par la guerre et écrasés de taxes.

Les hauts tarifs font-ils le bien-être du peuple, infailliblement, dans notre pays? Je ne le crois pas, monsieur l'Orateur, et je crois avoir un cas dans mon comté pour prouver, hors de tout doute, que mes assertions sont exactes, à savoir que le haut tarif ne donne pas toujours aux ouvriers un salaire raisonnable pour le dur labeur de chaque jour, en comparaison des salaires payés aux Etats-Unis pour le même genre d'ouvrage. Je veux parler de nos briqueteries de Laprairie et de Delson. Lorsque cette bâtisse que nous occupons présentement a été édifiée,—je veux parler de la Chambre des communes,—la "National Brick", de Laprairie, a vendu quinze millions de briques à MM. Peter Lyall & Sons pour cette bâtisse, à raison de $7.25 le mille; aujourd'hui, la même brique se vend $17 le mille. Je crois que je ne peux pas tromper cette Chambre, en donnant le prix de vente de cette année-là; c'était pendant la guerre et les hommes étaient beaucoup plus rares qu'aujourd'hui. Je voudrais que mon bon ami, M. Ballantyne, notre ancien ministre de la Marine et des Pêcheries, sous le gouvernement Borden-Meighen, soit appelé à prendre un peu d'exercice en sa qualité de gérant général de la "National Brick Company", de Laprairie et de Delson, car la compagnie fait affaires aux deux endroits, à quatre milles de distance l'un de l'autre. M. Ballantyne est un protectionniste, je crois.

M. McMASTER: Oui, à outrance.

M. LANCTOT: Je lui suggérerais d'essayer, d'abord l'ouvrage le plus facile, pour la première journée, et de remplacer un des neuf hommes sur la "strap". Ces neuf hommes reçoivent du moule les briques qui tombent coupées sur la "strap" et les mettent dans un petit char qui contient 496 briques, deux à la fois; il n'y a pas qu'un char sur la "track"; pour neuf hommes il n'y en a jamais moins de trois ou quatre; les chars ainsi chargés sont mis tout de suite dans le séchoir et remplacés par d'autres chars vides, et cela marche pendant dix heures. Deux briques, une chaque main, ne sont pas pesantes pour la première heure, mais paraissent augmenter de poids d'heure en heure, jusqu'à la fin des dix heures; ces hommes gagnent une moyenne de $3.60 par jour, aujourd'hui, alors qu'ils gagnaient, il y a deux ans, de $5.50 à $6. Une deuxième "job", pour mon ami M. Ballantyne: les "settlers". Ceux-là mettent les chars séchés venant du séchoir dans les fourneaux, ce qu'ils appellent dans le "kiln". Ces hommes n'ont pas autant d'avantages que ceux de la "strap". Il faut qu'ils en prennent quatre à la fois et les placent en rangs espacés afin que la cuisson se fasse comme il faut. Ce fourneau contient 96,000 briques, et ces hommes travaillent pendant dix heures avec 22 livres dans les mains; et pour finir de remplir ce fourneau ils doivent les lancer comme une balle, à une douzaine de pieds de hauteur. C'est l'ouvrage le plus dur qu'un homme puisse être appelé à faire dans le monde, pendant une saison de huit mois à huit mois et demi. Sur cent hommes, supposés tous de bons hommes, qui iraient s'engager à nos briqueteries et qui seraient acceptés, 10 sur 100 pourraient peut-être tenir toute la saison, mais pas plus. Ces hommes gagnent aujourd'hui 35c. du mille briques lorsqu'ils gagnaient 45c. du mille il y a deux ans; et il en est ainsi pour les chargeurs de briques dans les chars. Du fourneau, ils charroient en brouette, sur une plate-forme de 100 à 125 pieds de longueur; ils prennent la brique du fourneau dans leurs mains pour charger leurs brouettes, et rendus dans le char, la placent avec leurs mains par rangs. Les hommes de métier gagnaient à cette époque, à venir jusqu'à 1923, de cinq à six piastres par jour et les journaliers sans métier, de trois piastres à trois piastres et demie. Aujourd'hui, ils gagnent de deux piastres et demie à deux piastres et soixante-quinze cents,—quelques exceptions pour des préférés, trois piastres par jour. Et cela avec un tarif de 22½ p. 100, et en plus avec un gérant général comme M. C. C. Ballantyne, chef protectionniste dans Montréal.

Je dis donc, monsieur l'Orateur, que c'est un salaire de famine que reçoivent nos hommes employés pendant huit mois à huit mois et demi de l'année à nos briqueteries. Est-ce un moyen de retenir nos jeunes gens au Canada avec un salaire de deux piastres et demie à trois piastres soixante, et même quatre piastres,—les plus hauts prix payés par ces com-

pagnies. Il y a des hommes qui travaillent 13 heures par jour et sept jours par semaine et d'autres 11 heures; c'est-à-dire que le chauffeur du soir commence à six heures et finit à sept heures du matin, celui de jour commence à sept heures et finit à six heures de l'après-midi. Et, monsieur l'Orateur, il est admis par tout le monde que le travail aux briqueteries est le plus pénible, le plus dur, le plus chaud de n'importe quel autre ouvrage qu'un homme puisse être appelé à faire dans notre pays.

Je n'ai pas beaucoup à me plaindre de ce qui existe chez nous; très peu de nos jeunes gens ont laissé le comté. Dans le comté de Laprairie où je vis, je ne crois pas que nous ayons dix personnes qui soient parties pour les Etats-Unis où ailleurs. Il y en a un peu plus, cependant, dans le comté de Napierville parce qu'ils sont plus rapprochés de la frontière; les vieux parents ont été aux Etats-Unis, les jeunes vont faire un voyage aux Etats-Unis et ils reviennent, et ils disent qu'ils sont allés aux Etats-Unis pour apprendre l'anglais, et je les crois. Dans tous les cas, nous vivons assez bien dans nos comtés, aux alentours de la ville de Montréal, et nous ne nous plaignons pas trop. Ce dont nous nous plaignons, c'est que le pays a dépensé trop d'argent pendant la guerre, et trop d'argent pour la marine "Ballantyne" et pour d'autres fins.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je suis toujours surpris d'entendre mes bons amis de l'opposition. Quand le Gouvernement fait quelque chose, c'est toujours mauvais. Si on dépense $100,000 de ce côté-ci, je crois que, s'il en avaient le pouvoir, ils nous mettraient tous en prison, mais quand ils dépensaient, eux autres, par exemple, $112,000,000 pour rien, cela ne compte pas. C'est bien drôle, du monde comme cela!

La marine marchande de M. Ballantyne, savez-vous que cela a coûté de l'argent? Et mon très honorable ami le chef de l'opposition n'a pas l'air d'avoir cela dans la tête, pas du tout, depuis que c'est fait. Nous avons dépensé, pour la construction de cette marine $78,000,000. J'ai cela dans un rapport, ici. Il est vrai que nous avons vendu six bateaux depuis et que nous en avons perdu trois. Nous en avons vendu six pour $600,000, $100,000 chacun. Depuis que nous avons cette marine-là, c'est son entretien qui coûte cher. Nous avons augmenté notre dette de $30,000,000 par les déficits sans compter le déficit de cette année. On n'a pas encore le rapport pour l'année 1924, mais il paraît que le déficit sera de $9,000,000. Depuis que M. Ballantyne a fait construire ces navires-là, nous avons englouti une somme de $112,000,000 pour cette marine qui nous mange de l'argent chaque année. J'ai déjà dit à mes honorables amis, nos ministres, que si ces bateaux m'appartenaient, je ne les garderais pas cinq heures. J'irais voir un juif, à Montréal, et je les vendrais.

Puisque j'en suis à parler de navires, je dois dire immédiatement, au cas où je l'oublierais, que je ne suis pas, comme mes honorables collègues de la Colombie-Anglaise, en faveur d'acquérir une marine de guerre. Monsieur l'Orateur, je suis contre toute marine de guerre, actuellement, non seulement sur le Pacifique et sur l'Atlantique, mais même à Montréal et chez nous; je n'en veux pas, de marine, cela coûte trop cher. Pour moi, le temps n'est pas arrivé de faire des dépenses de guerre, de faire des préparatifs de guerre. Je trouve même que l'honorable ministre de la Défense (M. Macdonald) dépense trop d'argent pour la milice.

Il me vient à l'idée quelque chose d'original. Un fameux docteur Osler, de Toronto, a déclaré—j'ai vu cela sur les journaux, je ne sais pas si c'est vrai—qu'on devrait chloroformer tous les hommes de 65 ans, les ôter de la circulation pour ne pas nuire aux autres. Moi, je voudrais autre chose, je ne voudrais pas chloroformer les hommes de 65 ans—j'arrive moi-même à cet âge—,mais les politiciens qui parleraient de guerre ou de bâtir des marines de guerre; ceux-là, je serais en faveur de les chloroformer.

Maintenant, il y a quelque chose qui semble étrange aux électeurs de ce pays. Les gros bonnets de ce pays, les millionnaires, les gens qui étaient en faveur de la guerre, pour qui il fallait gagner la guerre à tout prix et défendre notre empire, les grands patriotes de ce pays,—qui, eux, se sont bien gardés d'aller dans les tranchées,—nous ont prêté bien des millions, puisqu'il reste encore $931,000,000 de bons exempts de la taxe. Ceux-là, je voudrais bien les toucher, monsieur l'Orateur. On me répondra: Mais, ces gens-là ont passé un contrat avec le ministre des Finances, sir Thomas White. A ceci je répondrai: Mais nous, les députés de ce temps-là, nous avons passé aussi un contrat avec sir Robert Borden, en 1916. Lorsque le premier ministre du temps est venu devant ce parlement nous demander une prolongation de mandat afin de ne pas faire d'élections pendant la guerre, nous la lui avons accordée à une condition: c'est qu'il n'y aurait pas de conscription dans ce pays. Est-ce que sir Robert Borden a tenu sa parole envers 87 députés de cette Chambre représentant 87 comtés du pays? Est-ce que le premier ministre a tenu sa parole? Non. Il nous a imposé la conscription après qu'il a eu une majorité au Sénat, et nous, les pauvres gens de ce pays, nous avons été obligés d'aller à la guerre. J'ai déjà dit dans cette Chambre, dans

ce temps-là, que si j'avais affaire aux gros bonnets de ce pays qui avaient demandé la conscription envers et contre tous, contre les petits de ce pays, que si j'étais premier ministre pour une demi-heure, je ferais un autre bill avec l'aide des officiers en loi,—c'était le bill n° 75 que nous discutions,—je ferais un bill n° 76 par lequel je confisquerais les neuf-dixièmes de la richesse de ces individus afin de payer nos soldats $3 par jour et donner de l'argent aux femmes et aux enfants qui restaient seuls au pays. Cela n'a pas été fait. Cependant, ils nous ont prêté de l'argent à 5½ p. 100 d'intérêt, sur des bons exempts de taxe. Il reste encore un montant de $931,000,000 de dû à ces gens-là, sur des bons qui deviendront échus en 1931, en 1935 et en 1937. Ils ont encore une dizaine d'années devant eux à ne pas payer la taxe, après avoir poussé le gouvernement à faire voter la conscription; mais il faut que ces gens soient reconnaissants envers nous. Pourquoi la Chambre ne demande-t-elle pas aujourd'hui, unanimement, au ministre des Finances de faire des emprunts afin de payer ces gens-là? Je ne veux pas leur faire perdre un sou du capital qu'ils nous ont prêté, mais je veux les payer. Ces gens-là nous font perdre aujourd'hui $18,400,000 d'impôt sur le revenu que nous pourrions collecter d'eux et près de $9,000,000 d'intérêt que nous paierions en moins.

De sorte que, monsieur l'Orateur, je n'ai pas peur d'affirmer que nous perdons au moins de vingt-cinq à trente millions par année avec ces magnats de la finance. Ces mêmes gens-là refuseraient-ils de rendre service au peuple de ce pays, qui est pratiquement ruiné et qui a des déficits énormes chaque année, s'ils avaient un peu de reconnaissance pour ce que les pauvres ont fait pour eux, qui ont été exemptés de la guerre, pour les affaires qu'ils faisaient au pays durant la guerre? Quant à l'argent prêté au gouvernement du temps, ils l'ont gagné comment? Avec la guerre, en chargeant au pays pour le stock qu'ils avaient en mains trois ou quatre cents pour cent de profit. Aujourd'hui ces gens-là viennent nous dire: Vous avez fait un contrat, vous devez le respecter. Si tel est le cas, je me demande pourquoi le gouvernement du jour, lorsqu'il a obtenu une prolongation de mandat, en 1916, n'a pas respecté la parole donnée à la Chambre par son premier ministre, ce qui équivaut bien à un contrat passé par le ministre des Finances. Est-ce que la parole d'un homme qui devient premier ministre d'un pays ne doit pas être considérée autant qu'un acte passé devant notaire? C'est pour cette raison que je prétends que ces gens devraient dire au ministre des Finances: Nous vous prions de voir à faire des emprunts nouveaux d'ici à six mois; quant à nous, nous accepterons les montants que nous avons prêtés à l'Etat, nous allons payer comme les autres l'impôt sur le revenu sur ces montants aussi bien que sur les montants que nous avons prêtés aux particuliers. Je ne sais pas si cela va être fait, mais c'est une prière que j'adresse à ces messieurs. Je ne sais pas non plus si je serai secondé dans cette Chambre sur cette question; mais c'est bien là ce que je pense.

Il est une chose dont il me répugne de parler ici; mais j'y suis obligé, vu que M. Monty a dit à Montréal que si son parti arrive au pouvoir il va abolir la préférence anglaise. Je suis informé qu'un député éminent du Nouveau-Brunswick a fait les mêmes déclarations dans une élection partielle qui a eu lieu dans cette province. On me dit que c'est M. Baxter, l'un des deux députés de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, qui a fait cette déclaration. Je voudrais voir discuter cette question, afin que le peuple ne soit pas trompé. Quant à moi, je suis en faveur de l'abolition de la préférence britannique. Si l'un des députés de la gauche veut présenter une résolution à cet effet, je puis l'assurer que je l'appuierai; mais je ne veux pas que ce soit simplement dans le but de "bluffer" l'électorat du pays. Je fais cette suggestion. J'ai déjà dit à un Anglais de ce pays, qui n'était pas contre la préférence britannique: Il n'y a qu'un Canadien comme moi qui peut faire cela; vous êtes trop "britisher" pour faire cela; quand même cela ne ferait pas votre affaire, vous allez le souffrir. Quant à moi, j'y suis opposé, parce que l'Angleterre achète des marchandises des pays où la monnaie est dépréciée. Je vais souvent à Montréal; j'y connais des marchands de gros; je connais les plaintes qui sont faites. Alors, pour remédier à cet état de choses, pourquoi ne pas faire disparaître cette préférence. Ah! si l'Angleterre ne nous envoyait que sa propre marchandise, il n'y aurait peut-être pas lieu de trop se plaindre; mais lorsqu'on sait qu'elle achète de l'Allemagne et d'autres pays dont la monnaie ne vaut presque plus rien, à des prix dérisoires, ne peut-on pas dire que c'est l'Angleterre qui est la cause de tous nos troubles économiques? Ce n'est pas que je croie que la chaussure qui vient d'Allemagne ou d'ailleurs se vende à bon marché à Montréal—je crois que c'est une marchandise chère. En tout cas, ce sont nos manufacturiers qui se plaignent. Ont-ils raison de le faire? Je ne puis le dire. Je suis d'opinion que, dans le commerce en général, il y a trop d'intermédiaires. Le "jobber" prend 40 p. 100—et il prétend que ce n'est pas trop,—le détaillant prend 60 p. 100, et il prétend aussi que ce n'est pas trop; de

sorte que nous avons justement le double à payer, généralement, après la sortie des marchandises de la manufacture. Je le répète, il y a trop d'intermédiaires. Le marchand de gros ne devrait vendre qu'au détaillant, sans s'occuper de l'intermédiaire. Sur ce point, je suis parfaitement d'accord avec mes collègues.

Maintenant, mon bon ami de Fort-William et Rainy-River (M. Manion), que j'ai écouté avec beaucoup d'attention cette après-midi, nous a dit certaines choses qui ne sont pas tout à fait exactes. Il prétend que les Etats-Unis nous chargent un droit de 50 cents par minot sur les pommes de terre et que les droits canadiens sont de 35 cents par minot. Là-dessus il se trompe. Ce n'est pas 50 cents par minot, mais 50 cents et 35 cents par 100 livres. Le tarif américain est de 50 cents. Il a prêché une doctrine qui me paraît un peu drôle. Protection, encore protection, toujours protection. Quant à moi, je crois que nous nous ressentons au Canada du mal dont tous les autres pays souffrent. Lorsqu'un homme est ruiné, il ne lui reste plus de pouvoir d'achat. C'est la cause de tous nos maux. Tous les pays d'Europe sont ruinés—excepté l'Angleterre—; l'Allemagne n'est pas ruinée, mais son argent ne vaut rien; la Russie est dans la même situation; en France, le franc ne vaut que 5 sous et une fraction; l'on peut en dire autant de l'Autriche et de l'Italie. Ces gens-là, souvent, ne peuvent même acheter le strict nécessaire. Nous, les cultivateurs, quand bien même la récolte est bonne, nous n'achetons que le strict nécessaire. La cause de tous les maux qui existent dans notre pays aujourd'hui, c'est parce que nous n'avons plus le pouvoir d'achat d'avant-guerre. Les fabricants de machines agricoles vendent peu, parce que l'habitant de nos campagnes est économe, il est né économe, il fait attention et il ne s'endette pas lorsqu'il sait d'avance qu'il ne pourra acquitter ces dettes dans un délai raisonnable. Malheureusement, il n'en est pas ainsi dans d'autres parties de notre pays. Dans l'Ouest, par exemple, les cultivateurs ont gagné beaucoup d'argent durant la guerre, mais ils ont été quelque peu extravagants. Dans cette partie du Canada, le pouvoir d'achat est moindre que chez nous. Pourquoi? Parce que le cultivateur de la province de Québec est économe, je le répète, et ne paiera jamais trois ou quatre mille piastres pour aller se promener en Californie; il fait des économies et sait les conserver. J'ai connu des vieux, par chez nous, qui ne changeaient jamais un billet de $10; ils le repassaient comme il faut, le mettaient beau comme s'il venait de sortir de la banque et le conservaient. Malheureusement, ce temps-là est passé. Qu'est-ce encore qui fait que dans nos campagnes l'argent est si rare? C'est parce que nos cultivateurs ont trop acheté d'automobiles. Nos cultivateurs ont fait, pendant la guerre, des extravagances presque pas pardonnables. Ils ont acheté des automobiles, des pianos, enfin toutes sortes de choses semblables; c'est cela qui est la cause que nous sommes presque en faillite dans le pays. Nous sommes le troisième pays du monde possédant le plus d'automobiles. Les Etats-Unis, on n'en parle pas; il y a des états qui ne peuvent pas produire assez pour payer leurs machines. On vante la prospérité des Etats-Unis; s'ils continuent à faire des extravagances semblables, ils seront ruinés d'ici à quatre ou cinq ans et la fortune de ce pays sera toute entre les mains de Ford et des autres gros manufacturiers d'automobiles. Puisque je parle de Ford, on devrait l'inviter à venir au Canada, à abandonner ses usines et à venir gérer nos chemins de fer. C'est certainement un homme qui pourrait réussir avec les chemins de fer. Moi, je serais en faveur de lui donner nos chemins de fer à gérer.

Je ne veux pas retenir l'attention de la Chambre beaucoup plus longtemps. Cependant, j'aurais quelque chose à discuter encore; je veux parler d'un autre "scheme" de mon bon ami, l'honorable chef de l'opposition. Nous avons dépensé à date au delà de $120,000,000 pour placer nos soldats de retour du front sur des terres. Plusieurs ont abandonné. La mort, la maladie, des femmes pas satisfaites de rester sur les terres, enfin, pour plusieurs raisons ils ont abandonné. Je suis informé que pour l'an dernier, la collection des montants que ces soldats doivent payer au trésor a coûté 35 p. 100. Cela veut dire que sur les $120,000,000 que nous avons avancés, nous retirerons, si nous sommes chanceux, à peu près une soixantaine de millions. Ce qui veut dire que notre ancien premier ministre n'a pas toujours été heureux dans les transactions qu'il a faites. Cependant, quand je l'entends parler, je pourrais me demander si c'est bien lui qui a été premier ministre dans le passé. A l'entendre parler ici, un étranger ne le reconnaîtrait assurément pas d'après ce qu'il déclare dans cette Chambre. Il n'y a pas d'homme comme lui sous le soleil! On n'en a jamais vu! Cependant, l'ayant vu à l'œuvre je sais que ce n'est pas comme cela. En tout cas, mon honorable ami, que je trouve plus aimable aujourd'hui qu'il ne l'a jamais été, n'a pas besoin de croire que tout le monde le trouve aimable comme moi. Il a beau faire la cour à la province de Québec, les électeurs se rappelleront toujours ce que déclarait un de ses collègues dans cette Chambre. Ce col-

lègue c'est mon ancien ami, qui l'est encore, l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie). Lorsque l'on discutait la conscription dans cette Chambre, en 1917, ce député nous a déclaré que l'Australie n'avait pas eu de conscription mais que la raison en était que, heureusement, il n'y avait pas de province de Québec dans l'Australie. C'est pour cela que, nous de Québec, nous ressentons encore l'offense qui nous a été faite par un des collègues de l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen). Nous l'avons déjà récompensé dans deux circonstances et nous nous promettons de lui faire subir encore une troisième défaite à la prochaine occasion.

M. ALEXANDRE J. DOUCET: Monsieur l'Orateur, en voulant discuter pendant quelques minutes le budget présenté par l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb), je ne me propose pas de suivre le discours fait par mon honorable ami de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt). Tout d'abord, il a discuté l'histoire politique ancienne d'avant et après 1911; il a surtout traité de questions politiques sous le régime du gouvernement d'union, et, pour moi, le régime du gouvernement d'union, de 1917 jusqu'à 1921, n'est pas une question d'actualité; et de plus, plusieurs libéraux qui ont fait parti du gouvernement d'union à cette date et qui sont retournés au parti libéral après la convention générale de 1919, et qui ont été élus comme francs libéraux en 1921, ont reçu des récompenses assez convenables du parti opposé; par conséquent, je doute fort qu'il soit bien juste pour mes honorables amis de l'autre côté de vouloir discuter les différents actes et lois présentés, adoptés, passés à l'unanimité, ainsi que tous les budgets de guerre votés durant cette période de crise.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Hear, hear.

M. DOUCET: Monsieur l'Orateur, lorsque mon honorable ami (M. Lanctôt) nous parlait de la briqueterie de Laprairie, je me demandais si cette fabrique ou manufacture produisait beaucoup de marchandises qui étaient exportées en dehors du pays? Je pensais donc que mon honorable ami voulait donner un sage conseil au Gouvernement et lui demander d'imposer des droits suffisants contre l'entrée des produits des briqueteries américaines pour en empêcher l'importation.

M. LANCTOT: Est-ce que mon honorable ami veut me permettre une question? Je dirais à l'honorable député de Kent, que nos briqueteries sont protégées par un droit de 22½ p. 100 et qu'il ne peut pas y avoir de concurrence étrangère contre elles.

M. DOUCET: Monsieur l'Orateur, il me fait plaisir de constater cette mesure de protection, et j'estime donc que l'honorable député de Laprairie-Napierville devrait être, comme les francs bleus, de ce côté-ci, en faveur de la protection. Cependant, je n'hésite pas à vous faire remarquer, pour l'année 1924, une importation des produits de briqueteries américaines au montant de $1,907,521...

M. LANCTOT: Nous sommes trop loin des grandes villes.

M. DOUCET: ...contre une exportation de $36,773 de produits canadiens aux Etats-Unis.

Maintenant, si nous discutons aujourd'hui les énormes déboursés qui sont faits par le gouvernement fédéral, c'est parce que, pour ma part, je maintiens qu'il y a un gaspillage affreux des deniers publics, et je veux citer quelques exemples afin de convaincre mes collègues en cette Chambre qu'il y a gaspillage. Vous avez dû, monsieur l'Orateur, remarquer que par certaines questions posées au Feuilleton, j'ai pu obtenir certains renseignements, et par ces renseignements je constate que les salaires des sous-ministres et des chefs de départements, dont j'ai la liste avec moi ce soir, s'élèvent à $51,000 de plus pour l'année 1924 qu'ils ne s'élevaient pour l'année 1921. Et il me semble, monsieur l'Orateur, que dans la crise financière que nous traversons, si nous voulons faire des économies sensibles dans l'administration du pays, nous ne devrions pas ou du moins nous n'aurions pas dû augmenter les salaires de sous-ministres de $6,000 à $10,000, comme cela est arrivé dans bien des cas.

De plus, monsieur l'Orateur, je désire vous faire remarquer que les salaires des employés du service civil qui étaient de $10,492,955, en 1921-1922, s'élèveront, pour l'année 1925-1926, à $10,850,503, donc une augmentation de $357,547.50, et si vous ajoutez à cela le surcroît de pensions de retraite qui étaient de $660,000 en 1921-1922 et qui aujourd'hui s'élèvent à $1,539,000, ce qui fait une augmentation de $879,000. Vous avez donc une augmentation, pour les pensions de retraite et les salaires des employés des différents ministères, de $1,236,547.50.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Serait-il en faveur de l'abolition de la commission du service civil?

M. DOUCET: Je ne discute pas les fonctions de la Commission du service civil; je suis à discuter l'augmentation des salaires des employés du service civil et non pas les fonctions de la Commission du service civil, ni la sagesse de l'abolir.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député refuse-t-il de répondre à ma question?

M. DOUCET: Quelle est votre question?

M. ARCHAMBAULT: J'ai demandé à l'honorable député s'il serait en faveur de l'abolition de la Commission du service civil.

M. DOUCET: Monsieur l'Orateur, mon honorable ami de Chambly-Verchères sait très bien que, étant nouveau député, je n'ai encore pu me familiariser parfaitement avec les fonctions, l'administration et la valeur de cette Commission.

M. ARCHAMBAULT: Alors, si je comprends bien, mon honorable ami ne peut pas répondre parce qu'il ignore les fonctions de la Commission du service civil?

M. DOUCET: Je me permettrai de dire à l'honorable député de Chambly Verchères, qu'il ne réussira pas ce soir à me mettre des paroles dans la bouche. Je n'étais pas à discuter les fonctions de la Commission du service civil. . .

M. ARCHAMBAULT: Alors l'honorable député refuse de répondre à ma question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A l'ordre.

M. ARCHAMBAULT: J'attends la réponse de l'honorable député de Kent.

M. DOUCET: J'ai déjà donné ma réponse et je ne prétends pas la répéter.

M. ARCHAMBAULT: Je ne l'ai pas comprise.

M. DOUCET: J'étais à discuter ce qui, pour moi, semble être un gaspillage des deniers publics, et si nous voulons faire des économies nous devrions commencer par les hauts salariés, ceux qui pourraient aisément supporter une diminution de salaire et non pas agir comme on l'a fait en 1923, même durant la session de 1924, augmenter de $2,000 par année les salaires des sous-ministres, des hauts fonctionnaires de chaque ministère. Je crois, monsieur l'Orateur, que plusieurs députés de la droite seraient sympathiques à cette idée-là.

Je ne prétends pas ce soir discuter bien longuement cette question, je demanderais cependant, surtout parce que je vois deux honorables ministres canadiens-français à leurs sièges, que l'on prenne les moyens de s'aboucher avec le département des statistiques pour faire faire plus d'impressions en français. Vous vous rappelez probablement, monsieur l'Orateur, qu'à la dernière session j'ai soulevé cette question au sujet du ministère du Commerce. Je demandais à cette époque que le Bulletin des renseignements commerciaux, qui est imprimé dans les deux langues, c'est-à-dire pour lequel il y a une version française et une version anglaise, je demandais, dis-je, que ces deux versions fussent publiées en même temps, attendu qu'elles contiennent la même matière. A cette date, la version anglaise contenait 24 pages de matière et la version française 16 pages seulement. Je crois que si l'on feuilletait le Hansard on y verrait que l'honorable ministre du commerce a promis de prendre la chose en considération. Cependant, nous remarquons que les abonnés de langue française du Bulletin des renseignements commerciaux reçoivent encore une revue de 16 pages tandis que ceux de langue anglaise en reçoivent une de 24 pages et quelques fois de 32 pages. Je prétends qu'il y a des matières qui sont négligées ou qui ne sont pas insérées dans la revue française, et je dis qu'il y a quantité de matières importantes pour la population française du pays qu'on devrait publier dans les deux langues.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Sait-il qu'avant 1921 il n'y avait pas de traduction française?

M. DOUCET: Monsieur l'Orateur, pour mes amis de la droite, c'est toujours le même refrain: Vous avez péché, nous allons continuer à pécher.

M. ARCHAMBAULT: Je vous pose une question.

M. DOUCET: J'ignore si la Revue ou le Bulletin des renseignements commerciaux était imprimé dans la langue française en 1921; j'ignore même si la version anglaise était imprimée, à cette même époque. Cependant, ce que je sais c'est que depuis le pacte de la Confédération il existe un système bilingue dans l'administration du pays. Néaumoins aujourd'hui il y a moins de 30 p. 100 des livres bleus qui sont traduits en langue française et imprimés pour être mis à la disposition de la députation, du commerce et du public en général. Je dis, monsieur l'Orateur, que nous, qui sommes fiers d'appartenir à un pays bilingue, où le français et l'anglais sont sur un pied d'égalité dans l'administration, nous devrions exiger que toutes les publications officielles soient faites dans les deux langues et que la traduction de tous livres, de toutes publications soit faite en français, qu'elle soit publiée simultanément et distribuée à profusion dans tout le pays.

M. VIEN: L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question? N'admettra-t-il pas que le gouvernement tory loin d'aider aux publications françaises les a

restreintes de toutes façons, tandis que le gouvernement libéral aide de mille façons la diffusion des publications du gouvernement dans la langue maternelle de mon honorable ami?

M. DOUCET: Mon honorable ami de Lotbinière, comme d'habitude, n'est pas capable de référer au parti de l'opposition officielle sans le surnommer le parti tory. C'est un parti que je ne connais pas.

M. ARCHAMBAULT: Je félicite l'honorable député de cette admission.

M. MERCIER: L'honorable député voudra-t-il me dire à quel parti il appartient?

M. DOUCET: Il n'est pas nécessaire pour moi de dire à mon ami de Saint-Henri-Westmount à quel parti j'appartiens. Si j'avais des lunettes de la même couleur que les siennes, je serais de l'autre côté de la Chambre; ne les ayant pas, je siège de ce côté-ci, je me rallie à l'opposition officielle, mais je ne me proclame pas tory.

Cependant, monsieur l'Orateur, pour revenir à la question, je répète que la diffusion de tous documents publics doit se faire dans les deux langues officielles de notre pays. Il ne s'agit pas pour mes amis canadiens-français de l'autre côté de dire: Ah! bien, votre parti, ou le parti tory, dans le passé n'a pas donné pleine et entière satisfaction. Je ferai remarquer, monsieur l'Orateur, que probablement le parti nommé tory, si vous voulez, vis-à-vis de la race acadienne-française du pays a fait tout autant que le parti libéral du Dominion. Je ferai remarquer à l'honorable député qui vient de m'interrompre, ainsi qu'aux ministres représentant le Gouvernement dans cette Chambre, qu'il y a actuellement une vacance à la Chambre Haute pour l'île du Prince-Edouard, et que l'ancien gouvernement conservateur de sir John A. Macdonald, en 1893 choisissait l'honorable Joseph-Octave Arsenault pour représenter l'île du Prince-Edouard à la Chambre Haute; je lui ferai remarquer que, en 1898, après la mort de l'honorable Joseph-Octave Arsenault, le parti libéral qui était alors à la tête de l'administration dans le pays choisissait l'honorable John Yeo, pour le remplacer au Sénat. A compter de cette date, les Acadiens-français de l'île du Prince-Edouard, au nombre de douze mille, représentant un septième de la population, n'ont pas de représentant dans la Chambre Haute. Aujourd'hui, nos amis canadiens-français qui font partie du ministère ont le privilège et le droit, et j'espère qu'ils auront l'avantage de faire honneur aux Acadiens-français en choisissant l'un des nôtres pour représenter la faction acadienne-française de l'île du Prince-Edouard au Sénat.

M. VIEN: L'honorable député traversera-t-il la Chambre alors?

M. DOUCET: Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Kent, tout pauvre qu'il soit, ne se vend pas pour des nominations.

M. ARCHAMBAULT: Je croyais que c'était important.

M. DOUCET: Monsieur l'Orateur, lorsque, en 1885, sir John A. Macdonald nommait au Sénat l'honorable Pascal Poirier, de Shédiac, on n'a pas demandé aux rouges de traverser de l'autre côté de la Chambre; lorsque, en 1893, on nommait l'honorable Joseph-Octave Arsenault au Sénat, pour représenter l'île du Prince-Edouard, on n'a pas demandé aux libéraux de se joindre au gouvernement; lorsque, en 1912, on nommait l'honorable Edouard Girouard sénateur pour la Nouvelle-Ecosse; lorsqu'on nommait, en 1917 l'honorable Thomas-Jean Bourque comme sénateur pour le Nouveau-Brunswick; lorsqu'on nommait l'honorable juge Aubin-E. Arsenault pour l'île du Prince-Edouard; lorsqu'on nommait l'honorable juge Landry à la cour suprême du Nouveau-Brunswick, il n'y avait aucune condition, et je maintiens qu'on ne devrait pas oser, ni s'abaisser à poser une telle question à un député acadien français qui siège du côté des bleus. C'est une position à laquelle nous avons droit, c'est une position à laquelle nous tenons "mordicus" et la population acadienne française des provinces maritimes s'attend à ce que le ministère, par l'entremise de l'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe), de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Cardin), de l'honorable ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile (M. Béland), et de l'honorable ministre des Douanes (M. Bureau), voie à ce que la population acadienne-française de l'Ile du Prince-Edouard ait sa quote-part et que parmi les deux représentants qui seront nommés à la Chambre Haute du pays on nomme un Acadien français pour la représenter.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je veux terminer ces quelques remarques en français car j'ai à discuter certaines questions qui ont surgi durant les dernières vingt-quatre heures au sujet des conditions économiques du pays et surtout des conditions qui existent aujourd'hui dans les provinces maritimes; je vais traiter ce sujet en anglais car je dois répondre à des députés qui ont parlé la langue de Shakespeare; mais, avant d'ajourner le débat, je voudrais faire remarquer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui est à son siège, au cas où je n'aurais pas l'avantage de discuter avec lui ses crédits devant la

Chambre, que durant la session de 1924, à la date du 17 juin, la résolution suivante a été adoptée par le comité de la marine et des pêcheries: "Que, en vue de la mauvaise température du mois d'octobre, on accorde aux pêcheurs de homard du détroit de Northumberland que la saison commence le 6 août pour se terminer le 6 octobre, au lieu du 16 août au 16 octobre". Cette résolution fut adoptée à l'unanimité. Elle fut transmise par le secrétaire du comité à l'honorable ministre et les pêcheurs de homard de cette partie du littoral croyaient, avaient raison de croire que les règlements seraient amendés afin de leur donner la chance de faire la pêche du homard à partir de cette date. Quoique cette proposition d'amendement au règlement ait été adoptée à l'unanimité, le ministère n'a pas cru bon cependant de se rendre au désir du comité et au désir des pêcheurs qui étaient concernés. Je voudrais faire remarquer, monsieur l'Orateur, qu'il serait certainement dans l'intérêt des pêcheurs de cette partie du littoral qu'on leur donne pour au moins une année la chance de faire la pêche dix jours plus tôt afin de se rendre compte si elle peut s'effectuer d'une manière profitable sans faire dommage à l'industrie et, par conséquent, épargner beaucoup de misère aux pêcheurs du littoral.

Monsieur l'Orateur, je crois avoir suffisamment discuté ces questions et vu l'heure avancée je me permets de proposer l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

La séance est levée à 10 heures 55 minutes, p.m.

Vendredi, 3 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

Par M. Kay: Le premier rapport du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. DOUCET (traduction): Je continuerai les remarques que j'ai à présenter sur l'exposé financier du ministre intérimaire des Finances (M. Robb), en disant que les électeurs de ma circonscription considèrent que le Gouvernement actuel n'a pas su économiser, n'a pas diminué les dépenses et a fait preuve de prodigalité dans l'emploi des fonds publics. Pour m'en assurer, j'ai pris la peine de consulter quelques-uns des rapports qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre depuis le commencement de cette session. Je trouve que des commissions se sont promenées d'un bout à l'autre du pays et que cela a coûté très cher aux contribuables; en outre, on a fait d'autres dépenses qui, à mon avis, ne concordent pas avec la politique d'économie que nous devrions pratiquer pendant la crise que nous traversons. Permettez-moi de citer quelques-unes des dépenses que j'ai notées. Nous constatons, par exemple, que la commission du bois à pâte a coûté au pays $75,672; que la commission du grain a dépensé $170,610; que la commission errante de W. T. R. Preston a coûté $12,800 et que l'immigration nous a coûté 2 millions depuis deux ans, cela en dépit du fait que nos concitoyens ont passé en grand nombre aux Etats-Unis.

M. SPENCER: Est-ce que ce chiffre de 2 millions n'est pas très modéré?

M. DOUCET: Mes chiffres sont aussi modestes que possible et je n'ai nullement l'intention d'exagérer à ce sujet ou à d'autres. Nous avons ensuite dépensé $124,290 pour améliorer le champ de golf du parc Jasper et $94,631 aussi pour un champ de golf à Minaki. En plus, nous découvrons que les annonces faites par le ministre du Commerce (M. Low) pour dire au monde que "le Canada avait traversé la crise" nous ont coûté à peu près $3,000, et que les contrats de publicité du ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) se montent à $55,000, cette somme comprenant $7,000 destinés à combattre le fléau des insectes. A ce sujet, il me semble que les Canadiens ont assez de fléaux sans les annoncer davantage. Et si nous comparons les chiffres des traitements du service civil et des dépenses casuelles des deux exercices 1921-1922 et 1925-1926, nous constatons une augmentation de $1,236,547, alors que si la même comparaison se fait entre les traitements des sous-ministres et chefs de départements en 1921 et 1924, nous voyons une augmentation de $51,000. Ajoutez à cela les nombreuses dépenses faites au sujet de l'achat de l'hôtel Scribe, du Union Club de Londres, du voyage de plaisir à Wembley et le parachèvement de la tour du Parlement,—qui pourra être nécessaire plus tard mais qui est inutile pour le moment,—en additionnant tous ces montants, nous voyons que

nous avons dépensé des millions que nous aurions pu épargner. Le Gouvernement ne semble aucunement vouloir réaliser d'économies ou diminuer ses dépenses et c'est pourquoi, de l'Atlantique au Pacifique, on nous dit que les temps sont durs. Il n'y a donc pas lieu d'être surpris si le peuple désire que le Gouvernement se présente devant lui pour entendre sa condamnation.

Lors de la session de 1924, alors que je parlais du budget, mon honorable ami de Gloucester (M. Robichaud) m'a dit que l'amendement aux propositions budgétaires augmenterait les impôts des agriculteurs et pêcheurs de ma région. J'étais convaincu du contraire et j'ai déclaré à cette époque que les réductions de tarif sur les engrais et les machines agricoles ne seraient pas avantageuses aux cultivateurs. J'ai sous les yeux des statistiques qui confirment ce que je disais alors. Ces statistiques émanent du ministère de l'Agriculture et indiquent les prix des fertilisants complets. Je cite les bulletins du 7 février 1924 et du 5 février 1925 au sujet des prix courants des semences, des aliments du bétail et des engrais. Je suis convaincu que pas un député ne voudra contredire ces prix de livraison à divers points du Nouveau-Brunswick, pour les engrais chimiques complets:

	1924	1925
Engrais 2-10-2..	$34 00	$36 63
Engrais 4-8-4..	40 70	42 09
Engrais 2-8-10..	38 80	40 50
Et dans la province de Québec—		
Nitrate de soude	62 50	68 00
Sulfate d'ammoniaque..	78 00	80 00
Muriate de potasse..	39 45	45 00
Sulfate de potasse..	47 00	62 50

De plus, alors qu'on supprimait le droit de 20 p. 100 sur le superphosphate, les prix de livraison s'élevaient de $18.50 en 1924 à $20.75 cette année, cela pour les endroits de la Nouvelle-Ecosse. Soit une augmentation de $2.25 par tonne.

Les cultivateurs du pays se sont laissé dire que la réduction de 5 p. 100 des droits imposés sur les machines agricoles leur serait fort avantageuse. Je me suis donné la peine de vérifier les prix des machines de certains fabricants de la province de Québec et de la International Harvester Company en Ontario. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui lisant une longue liste, mais je me contenterai de comparer les prix de 1923 et de 1925 pour six machines dont pour ainsi dire tous les cultivateurs se servent. La voici:

	1923	1925
Herse à disques, fabrication américaine.	$ 51 00	$ 60 00
Herse à disques, fabrication canadienne.	45 50	50 50
Semoir à disques, fabric. américaine...	143 00	150 00
Faucheuse de 5 pieds	92 00	93 50
Souffleur à ensilage	225 00	250 00
Coupe-ensilage..	75 00	80 00

M. LEADER: Pourquoi l'honorable député saute-t-il 1924? J'aimerais à connaître les prix de cette année-là.

M. DOUCET: Si l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Leader) avait attendu une minute je lui aurais cité une comparaison semblable pour d'autres machines, en 1924.

M. LEADER: Permettez. Cela n'est pas juste. Vous devriez citer les prix des instruments que vous faites entrer dans votre comparaison entre 1923 et 1925.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vous avez deux diminutions.

M. DOUCET: L'augmentation par rapport aux prix de 1923 pour les articles que j'ai cités est de $52.50, ou 8½ p. 100 sur les six machines. Voici maintenant les prix de 1924 et de 1925:

	1924	1925
Epandeuse de fumier, N° 10..	$189 50	$174 50
Planteuse de pommes de terre.. ..	169 75	155 00
Arracheuse pommes de terre N° 5-B	213 40	195 00
Moteur à gasoline Milwaukee, 12 c.v.	659 60	650 00
Batteuse, N° 5..	500 00	490 00
Charrue à mancheron, N° 27.. ..	22 00	22 00
Arrache-souche, N° 40-A..	345 00	330 00
	$2,098 90	$2,016 50

Ce qui indique une diminution de $82.40, ou moins de 4 p. 100, malgré l'abolition de la taxe de guerre de 6 p. 100 et du droit de douane. Au fait, il n'y a rien de nouveau en cela. Tous les cultivateurs qui ont acheté des instruments agricoles savent bien que les prix n'ont pas baissé proportionnellement à la diminution de 5 p. 100 des droits de douane et à l'abolition de l'impôt de guerre.

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami approuve-t-il une diminution des droits sur les moteurs à essence?

M. DOUCET: Monsieur l'Orateur, mon honorable ami de Restigouche et Madawaska (M. Michaud) connaît probablement les moteurs à essence, mais je me demande si mon honorable ami de Chambly-Verchères (M. Archambault) tient à discuter cet article-là actuellement.

M. MICHAUD: Pardonnez. La question posée par mon honorable ami de Chambly-Verchères n'est pas de mon inspiration, car je sais que mon honorable ami a...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A l'ordre!

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance de me répondre?

Monsieur l'ORATEUR: A l'ordre!

M. DOUCET: Monsieur l'Orateur, les whips sont convenus de presser ce débat et j'ai pro-

mis de condenser mes remarques autant que possible.

M. ARCHAMBAULT: C'est vite dit, oui ou non.

Monsieur l'Orateur: A l'ordre!

M. DOUCET: Si mon honorable ami tient à faire un discours, je remettrai la suite de mes remarques. Maintenant, l'honorable député de Cap-Breton-Sud et Richmond (M. Carroll) a parlé, au cours de ses observations sur le budget, des prix de messageries pour le transport du poisson frais des Provinces maritimes dans les provinces centrales, et il a affirmé que nous n'avons pas été traités avec justice. Sur quoi, l'honorable député de King (I. P.-E.) (M. Hughes) lui a demandé s'il ne savait pas que le tarif actuel des messageries était très avantageux. Je croyais bien que l'honorable député de King (I. P.-E.) se trompait, mais j'ai tenu à m'en assurer et je suis allé aux renseignements. Il y a eu une diminution, c'est vrai, mais les Provinces maritimes sont encore l'objet d'une inégalité de traitement, car le tarif des messageries pour le transport du poisson frais de Prince-Rupert à Winnipeg est de $4.28 les 100 livres, tandis qu'il est de $5.35 les 100 livres entre Halifax et Winnipeg, même parcours à peu près, soit une différence d'un plus d'un dollar les 100 livres. Ceux qui connaissent le commerce de la morue savent que la différence de 1c. la livre en faveur des concurrents du littoral du Pacifique représente un désavantage considérable pour les Provinces maritimes. La diminution des tarifs des messageries pour le transport du poisson frais des Provinces maritimes à Montréal et Toronto ne s'applique qu'aux chargements de wagons et l'on sait que cela n'arrive pas souvent parce que, généralement, la demande de ces marchés n'est pas assez considérable. A propos de l'industrie des pêcheries, je tiens à appeler l'attention sur un point dont il n'est nullement question dans les modifications aux droits d'accise. Tandis que la crème glacée qui n'est pas un article absolument nécessaire est exemptée de taxe et que l'impôt sur les conserves de légumes et de fruits, les confitures, gelées et marmelades est de 2½ p. 100, le droit d'accise sur les conserves de poisson, d'aiglefin, de hareng de homard, de maquereau, de sardine, de saumon, d'huîtres et de mactres, sont assujetties à un droit d'accise de 5 p. 100. Je prétends qu'un droit d'accise de 5 p. 100 sur les conserves de poisson, lorsque la crème glacée et les biscuits fins en sont exemptés n'est pas juste à l'égard des conserveries de poisson des Provinces maritimes et du Pacifique. Un honorable député m'a demandé tout à l'heure si j'approuvais une diminution de droits sur les moteurs à essence. J'ai exprimé mes vues sur ce sujet il y a quelques jours en cette Chambre lorsque je votai en faveur d'une réduction des droits de douane sur les camions automobiles et les automobiles. Je crois, monsieur l'Orateur, que nous devons avoir dans ce pays une certaine mesure de protection, mais lorsque l'écart est trop grand entre le coût de production et le prix que paye le consommateur, nous avons alors le droit de demander une réduction. Comme je l'ai dit, j'ai voté en faveur d'une réduction des droits sur les camions automobiles et les automobiles dont nous avons absolument besoin dans notre pays où il nous faut souvent parcourir de longues distances pour atteindre les chemins de fer afin d'expédier nos produits sur le marché. Mais, malheureusement, bien peu d'honorables députés qui siègent à votre droite et qui viennent des Provinces maritimes, monsieur l'Orateur, ont jugé à propos d'appuyer cette réduction bien qu'en toute occasion ils se soient proclamés libre-échangistes extrêmes.

Le peuple de ce pays s'attend que ce Gouvernement ou tout autre gouvernement accorde une mesure suffisante de protection contre l'importation des produits agricoles et maraîchers qui font directement concurrence à nos propres produits. Inutile d'insister sur ce point; l'honorable représentant de Fort-William l'a exposé hier après-midi. Si on consulte les statistiques publiées sous la direction du ministre du Commerce, on verra que dans une période de neuf mois, en 1922, les importations de produits agricoles et maraîchers des Etats-Unis s'élevèrent à 53 millions de dollars environ; en 1923, à 57 millions; en 1924, à 59 millions. Au cours des mêmes neuf mois, on a importé pour $19,344,000 de fruits tandis que nous n'en avons exporté aux Etats-Unis que pour une valeur de $687,000. Nous trouvons aujourd'hui que des centaines de cultivateurs de ce pays sont incapables de placer leurs pommes de terre sur le marché; elles pourrissent dans leurs caves. Si la demande ne devient plus active de ce côté,—et ce n'est guère probable,—la récolte de 1924 sera une perte totale avant la fin de l'été. Aucun membre de cette Chambre, aucun homme intelligent de ce pays ne prétendra que les pommes de terre et les légumes importés des Etats-Unis au Canada en décembre 1924 sont des primeurs; cependant, au cours de ce mois, on importa 63,444 boisseaux de pommes de terre des Etats-Unis au Canada. Au cours du même mois, nos exportations s'élèvent à 22,311 boisseaux; et ces pommes de terre, monsieur l'Orateur, étaient vendues comme

semence; j'oserai dire que pas un seul boisseau de ces pommes de terre n'a été placé sur la table du consommateur américain. Au cours du mois de janvier de cette année, pendant que nos cultivateurs regardaient au nord, au sud, à l'est et à l'ouest en quête de marchés, et alors que les caves regorgeaient de pommes de terre qu'ils ne pouvaient vendre, on importait plus de 50,000 boisseaux de pommes de terre des Etats-Unis, tandis que nos exportations pour la même période s'élevaient à 2,197 boisseaux. Il est facile de voir, monsieur l'Orateur dans quelle situation désavantageuse nous nous trouvons pour l'écoulement de notre récolte parce que notre tarif sur les pommes de terre importées des Etats-Unis au Canada n'est environ que les deux tiers du tarif qui frappe nos pommes de terre à leur entrée dans la république voisine.

Bien que j'aie d'autres données sur l'industrie agricole, je n'ai pas l'intention de discuter la question bien longtemps. Au cours de l'année 1924 les importations de chevaux des Etats-Unis au Canada s'élevaient à plus de $1,750,000 et nos exportations, à $232,000. Nous avons importé du porc salé, que nous pouvons produire avec avantage dans ce pays et avec bénéfice pour toute la population, pour une valeur de $1,288,418 tandis que nos exportations sont de $5,377. Nous pouvons produire dans ce pays tous les œufs dont nous avons besoin; faites disparaître le désavantage dont souffre l'aviculture au Canada aujourd'hui, et vous aurez un nombre suffisant de cultivateurs qui s'occuperont de l'industrie pour la rendre productive et profitable et vous n'aurez plus à importer des œufs de l'étranger pour la consommation locale. En 1924, les importations d'œufs se sont élevées, à environ 2 millions de dollars—pour être exact, à $1,961,477; et les exportations, à $51,898. Ces chiffres prouvent d'une façon concluante que le Gouvernement actuel ne rend pas justice à la population agricole le ce Dominion; et si les ministères futurs font la même chose, mes remarques s'appliquent également à eux. Avec notre population agricole d'hommes robustes et industrieux qui s'occupent de culture mixte et exploitent un sol très fertile, nous devrions pouvoir produire et nous produisons en quantités suffisantes les denrées dont notre population a besoin sans importer d'autres pays ces denrées sur lesquelles nous imposons un droit moins élevé que celui qui frappe les mêmes produits que le Canada expédie au delà de la frontière.

M. LOVIE: Pour ce qui est de l'importation de chevaux dont mon honorable ami a parlé, peut-il nous dire s'il s'agit de chevaux reproducteurs, ou de quelles classes de chevaux il s'agit?

M. DOUCET: Non, je n'ai pas parlé de cela. Quant à l'importation des chevaux, il m'a paru plutôt drôle, si je puis employer cette expression, que l'honorable ministre de l'Agriculture ait déclaré en cette Chambre que des gens allaient de l'Ontario aux provinces des Prairies pour ramasser un certain nombre de chevaux qu'ils expédiaient aux Provinces maritimes et dans Québec, faisant ainsi concurrence aux éleveurs des Provinces maritimes, et que, pour fournir au reste du pays, ils importaient des Américains dix fois la valeur des chevaux.

Puis-je parler un instant de la situation dans les Provinces maritimes quant à l'exploitation des ressources naturelles? Pour appuyer les brèves remarques que j'ai à faire, je n'ai qu'à citer la déclaration de l'honorable E. H. Armstrong, premier ministre libéral de la Nouvelle-Ecosse, qui a dit en plaidant sa cause devant ce Gouvernement:

> Les industries connexes du charbon et de l'acier de la Nouvelle-Ecosse ont été dans une mauvaise situation depuis quelques années. Dans le moment, le chômage et la détresse qui en résulte chez ceux qui comptent sur ces industries pour vivre ont été plus graves que de coutume.

Plus loin, il dit:

> Jamais l'ouvrage n'a été aussi rare ni aussi incertain, jamais l'avenir n'a paru aussi inquiétant, jamais la classe industrielle n'a été aussi découragée qu'aujourd'hui. Il se peut qu'un grand nombre d'ouvriers habiles, voyant disparaître les moyens de gagner leur vie, soient forcés de quitter la Nouvelle-Ecosse, à moins qu'il ne leur parvienne du secours.

Tel était le principal argument que l'honorable premier ministre de la Nouvelle-Ecosse présentait devant ce Gouvernement. Il alla plus loin. En vue d'améliorer la situation dans la Nouvelle-Ecosse, situation existant, bien qu'à un degré moindre, dans toutes les provinces intéressées directement au bien-être et à la prospérité de la Nouvelle-Ecosse, le premier ministre Armstrong réclama une révision du tarif douanier sur le fer et l'acier et leurs sous-produits, révision dans laquelle on tiendrait compte des difficultés qui embarrassent présentement les aciéries de la Nouvelle-Ecosse. Entre autres, voici quelques-unes de ses observations: l'annulation dans une certaine mesure de la valeur du droit spécifique imposé sur l'acier mi-ouvré, à cause de l'augmentation du prix de vente; les nombreuses clauses d'exemption dans le tarif actuel sur l'acier; l'application de droits plus élevés prévus par le tarif actuel sur l'acier laminé et les plaques d'acier, aujourd'hui admises en Canada sous le tarif réduit; protection contre

l'importation du fer et de l'acier des pays dont le papier-monnaie est déprécié.

Maintenant, pourquoi le premier ministre Armstrong a-t-il demandé la révision du tarif pour l'industrie du fer et de l'acier? Je trouve que, durant l'année 1924, les importations du fer et de ses sous-produits, y compris fer en gueuse, lingots, billes, fonte, fer à forge, rails d'acier, tringles, instruments aratoires, petite quincaillerie et d'autres machines que les instruments agricoles, se sont élevées à $117,291,-590, et les exportations se sont élevées à $5,-843,758. Tous ces articles que j'ai énumérés se fabriquent dans ce pays. Tous les produits miouvrés du fer et de l'acier peuvent se fabriquer et ils ont été fabriqués dans les aciéries de Sydney, dans cette industrie qui consomme la plus grande partie de la houille grasse sortant des régions minières du Cap-Breton et de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Le premier ministre Armstrong avait raison de demander à ce Gouvernement une révision du tarif douanier relativement à cette industrie. Mais qu'a-t-il obtenu?

Le premier ministre Armstrong a aussi demandé la révision des droits de douane sur le charbon menu et sur le tout-venant de houille grasse. Il est vrai que, dans le budget, on propose d'augmenter de 36c. le droit sur la houille grasse menue. Analysant ce projet de résolution, je dirai que ce Gouvernement a augmenté les droits de douane sur 20 p. 100 des importations de charbon et qu'il les a réduits sur 80 p. 100 de ces importations. Cela est tellement vrai que l'honorable député de Cap-Breton-Sud-et-Richmond (M. Carroll), parlant ici il y a quelques jours, a cité le *Citizen*, d'Ottawa, contenant des déclarations de commerçants de combustible de cette ville qui disaient que les modifications apportées au tarif ne feraient aucun tort; et l'honorable député lui-même disait que les familles en bénéficieraient, car le tout-venant employé dans les maisons est sujet à une réduction de 3c. par tonne, tandis qu'il y a une augmentation de 36c. sur le charbon menu.

Qu'on me permette cependant de dire que les dépêches des journaux annoncent que les chemins de fer américains demandent à Washington de réduire de 36c. la tonne le tarif de transport du charbon bitumineux menu afin de faire face à la situation créée par le budget de ce pays. Il est donc évident que l'industrie du charbon menu des Provinces maritimes ne va aucunement bénéficier des modifications tarifaires annoncées dans le budget. D'un autre côté, elle va en souffrir à cause de la réduction du droit sur le tout-venant de houille grasse.

M. GARLAND (Bow-River): L'honorable député sera-t-il assez bon de nous dire ce qu'il pense du drawback de 99 p. 100 pour l'importation du charbon destiné à être transformé en coke?

M. DOUCET: Je vois que l'article 1049 du tarif pourvoit à un drawback de 99 p. 100 des droits de douane sur l'importation de houille grasse destinée à être transformée en coke. L'honorable représentant de Cap-Breton-Sud-et-Richmond a loué le Gouvernement d'avoir présenté un projet de loi tendant à faciliter l'établissement des usines à coke au Canada. Il ne s'attendait sûrement pas que nous serions aussi crédules que lui. Le Gouvernement peut présenter tous les projets de loi qu'il lui plaira, il peut avoir recours à tous les légistes de cette Chambre ou de tout le pays pour préparer des projets de loi; mais s'il accorde un drawback de 99 p. 100 des droits d'entrée de la houille grasse destinée à la fabrication du coke, j'affirme, et je défie quiconque de me contredire, que les houillères du Cap-Breton ne fourniront plus de charbon aux provinces centrales dans ce but.

M. ARCHAMBAULT: Que proposerait mon honorable ami pour améliorer la situation?

M. DOUCET: Je vais, en quelques mots, proposer ce qui, à mon avis, serait de nature à améliorer l'état des affaires des houillères du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse. Quand je parle de cet état de choses, mon cas est peut-être unique, en ce sens que j'ai travaillé quelque temps dans les houillères du Cap-Breton. J'ai vécu dans les masures dont a parlé l'honorable représentant, de Grey-Sud-Est (Mlle MacPhail), et je sais ce qui se passait en Nouvelle-Ecosse. Je sais ce qui doit se produire maintenant, connaissant l'état de choses que l'on remarquait il y a trois ans dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse. A mon avis, le remède serait d'imposer un droit d'entrée *ad valorem*, ou spécifique, sur la houille grasse de toutes catégories, égal au droit *ad valorem* imposé en 1907. Mon honorable ami sait ce que cela signifie. On imposait alors un droit spécifique de 53c. par tonne quand le tout-venant valait $1.14 la tonne. Aujourd'hui ce même charbon vaut $3.92 la tonne et le droit spécifique est de 50c. la tonne. Ainsi, ce Gouvernement, au lieu d'augmenter le droit sur la houille grasse tout-venant, l'a en réalité réduit de 3c. la tonne. C'est ma première proposition. La seconde serait, au lieu d'admettre en franchise au Canada le poussier et les criblures d'anthracite, de les assujétir au même droit que la houille grasse. Personne ne saurait combattre cette proposition. Elle a été présentée au Gouvernement par le premier ministre

Armstrong, et défendue par tous les délégués des boards of trade des Provinces maritimes qui accompagnaient le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse quand celui-ci vint discuter la question avec les membres du Cabinet. Le seul remède contre l'état de choses actuel, de l'avis de tous, serait d'imposer un droit *ad valorem* sur la houille grasse, égal à celui de 1907 et de frapper du même droit le poussier et les criblures d'anthracite.

M. ARCHAMBAULT: Cette mesure n'aura-t-elle pas pour effet de relever le prix du charbon destiné à la consommation domestique?

M. DOUCET: Le poussier et criblures d'anthracite ne sont pas employés pour des fins domestiques.

M. PARENT: L'honorable député prétend-il qu'aucune usine de ce pays n'emploie l'anthracite ou les criblures d'anthracite?

M. DOUCET: Non. J'ai dit que le poussier et les criblures d'anthracite ne sont pas employés pour les fins domestiques, c'est-à-dire qu'on ne les emploie pas dans le ménage, on les emploie dans les usines. Si mes honorables amis d'Ontario et de Québec s'attendent que l'industrie de la houille en Nouvelle-Ecosse et celles qui en dépendent prospèrent, ils doivent accorder une mesure de protection raisonnable, sinon l'état des affaires ne sera pas ce qu'il devrait être au Canada. Je vais plus loin et j'ajoute que le temps est arrivé, me semble-t-il, où, si nous voulons établir un programme d'approvisionnement de charbon en territoire exclusivement britannique, nous devons imposer un droit d'entrée raisonnable sur l'anthracite importé des Etats-Unis.

M. ARCHAMBAULT: Sur toutes les catégories de charbon?

M. DOUCET: Sur toutes les catégories d'anthracite.

M. ARCHAMBAULT: C'est-à-dire destiné à la consommation domestique?

M. DOUCET: Oui.

M. ARCHAMBAULT: Cela aurait pour effet d'augmenter les prix, n'est-ce pas?

M. DOUCET: Une grande partie de la population des Provinces maritimes ne connaît pas ce qu'est l'anthracite. Elle emploie un excellent produit: le charbon tout-venant d'Inverness; le tout-venant des houillères de Drummond et le tout-venant des vieilles houillères de Sydney. Ces produits constituent vraiment un très bon combustible. Je prétends, vu les gisements de lignite et de semi-anthracite que nous possédons au pays, vu la possibilité d'établir des usines à coke au Canada et étant donné la bonne qualité de la houille grasse tout-venant que l'on trouve en certaines régions des Provinces maritimes, qu'il est temps, si nous voulons que ces régions prospèrent, d'adopter un régime tendant à arrêter les importations si considérables de houille américaine. En 1924, le National-Canadien a acheté des Etats-Unis, 11,592,362 tonnes de houille grasse pour les besoins de son réseau, tandis qu'il n'en a pris qu'une quantité insignifiante, comparée à ce chiffre, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Alberta, soit 7,914,943 tonnes. Notez bien, 7,000,000 de tonnes ont été achetées au pays en comparaison de 12,000,000 achetées des Etats-Unis pour servir aux chemins de fer nationaux, et dire que nos ouvriers mineurs des Provinces maritimes ne travaillent que deux ou trois pours par semaine! Quoi d'étonnant qu'il sévisse en Nouvelle-Ecosse un état de choses comme on n'en vit jamais auparavant dans l'histoire des charbonnages des Provinces maritimes? Ce n'est que pour nuire à notre industrie et la supplanter qu'on importe d'aussi grandes quantités de houille des Etats-Unis, quand nos propres mineurs n'ont du travail que deux ou trois jours par semaine dans nos mines. Je prétends qu'il ne serait que juste et raisonnable de mettre en vigueur cette politique que je viens d'exposer, si nous avons réellement à cœur la prospérité et l'expansion du pays. Pour cela, comme en d'autres circonstances, il faut que chacun fasse des concessions. Notre situation géographique nous force à adopter une politique destinée à apporter la prospérité au pays tout entier, sans quoi nous n'arriverons jamais à réaliser cette union que nous nous efforçons tant d'atteindre. Je pourrais continuer et citer des chiffres des importations au cours de 1924 des quantités de houille grasse, menue et tout-venant, d'anthracite ou de criblure d'anthracite. Ces chiffres sont renversants. Plus que jamais nous sommes convaincus qu'il est nécessaire de limiter ces importations si l'on songe à nos houillères et à nos mines de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Alberta et que nos propres ouvriers mineurs n'ont du travail qu'irrégulièrement.

Comment pourrait-il en être autrement quand nous laissons le charbon étranger venir prendre la place du nôtre sur notre propre marché? Je termine mes observations sur ce sujet avec cette déclaration: les modifications que le ministre intérimaire des Finances projette d'apporter au tarif, dans mon humble opinion, ne profiteront pas d'un iota à l'industrie houillère du Canada. Il est vrai qu'on élève de 20 p. 100 les droits sur les importa-

tions, mais ils sont diminués sur les autres 80 p. 100. Au surplus les chemins de fer Américains vont diminuer leur prix de transport pour permettre aux propriétaires de mines aux Etats-Unis de faire concurrence à ceux du Canada.

M. ARCHAMBAULT: Du tout. Mon honorable ami peut-il affirmer que les chemins de fer américains vont abaisser leurs prix? Il s'agit d'une simple rumeur.

M. HANSON: Ils vont essayer.

M. ARCHAMBAULT: Que mon honorable ami soit donc franc et dise que ce n'est qu'un bruit et non un fait avéré.

M. DOUCET: L'honorable député de Chambly-Verchères sait bien que je suis toujours franc.

M. ARCHAMBAULT: Je le sais, mais je veux que vous continuiez de l'être.

M. DOUCET: Quant j'affirme que les chemins de fer américains ont demandé à Washington la permission de diminuer le prix de transport du charbon, j'affirme ce que j'ai vu dans les journaux, alors je me crois assez bien fondé. Il n'y a pas que nos charbonnages des Provinces maritimes qui ont à souffrir des diminutions du tarif, mais l'industrie sidérurgique est pratiquemment dans l'impossibilité de poursuivre ses opérations depuis huit mois. A preuve je n'ai qu'à citer le bulletin mensuel de la production du fer et de l'acier au Canada paru le 25 janvier et publié sous l'autorité de l'honorable Thomas A. Low, ministre du Commerce—ce devrait être une autorité suffisante à l'appui de cette déclaration. Dans ce bulletin je vois que la production du fer, fer basique, fonte et fer malléable—aux hauts-fourneaux a été en 1923 de 880,000 tonnes; en 1924 elle fut de 593,024 tonnes. En 1923 le total de la production de l'acier en lingots et des moulages fut de 884,770 tonnes et de 650,-690 tonnes en 1924. Ces chiffres donneront à la députation une idée de la diminution dans l'industrie sidérurgique au Canada, diminution qui s'est produite presque toute dans la région des aciéries de Sydney. On compte, au Canada, quinze hauts-fourneaux et en janvier il n'y en avait que trois en exploitation. Ce relevé a été préparé par le service de la statistique du département du Commerce. Pour en revenir au bulletin, voici ce que l'on dit des Etats-Unis:

Aux Etats-Unis, le mois de janvier accuse la production la plus considérable depuis mars 1924 et une augmentation d'environ 12 p. 100 sur celle du mois de décembre, lequel mois accusait déjà une augmentation de 14 p. 100 sur celle de novembre. La production moyenne par jour a été de 108,621 tonnes, une augmentation quotidienne de 13,082 tonnes sur la production de décembre. Pour le troisième mois consécutif, le gain net en hauts-fourneaux en activité a été de vingt-trois...

C'est-à-dire que vingt-trois nouveaux hauts-fourneaux se sont mis à fonctionner aux Etats-Unis—

... ce qui fait un total de cent sept nouveaux hauts-fourneaux allumés depuis...

Notez bien ces mots—

... depuis le regain d'activité commencé en juillet dernier.

Cela correspond juste à la date où ces réductions de droits sont devenues applicables aux produits d'acier et de fer semi-ouvrés sortant des aciéries des Etats-Unis.

Je n'entends pas retenir l'attention de la Chambre, cet après-midi, relativement aux chemins de fer, mais je constate une diminution de 5,938 dans le personnel du réseau, de 1923 à 1924. Ce sont les chiffres donnés dans des documents produits dans cette Chambre, comme les honorables députés le verront dans les Débats de cette année, page 1377. J'aimerais à savoir du ministre des Chemins de fer combien de ces employés étaient de hauts fonctionnaires. Il répondra, je suppose, que ce n'est pas dans l'intérêt des chemins de fer de fournir ce renseignement. Chaque fois que nous avons demandé des renseignements touchant les hauts fonctionnaires au cours des deux dernières sessions, sachant comme nous le savons que les chemins de fer nationaux accroissent constamment le nombre de leurs hauts fonctionnaires fortement rétribués, tout en diminuant le nombre des employés en salopettes, on nous a répondu qu'il n'était pas dans l'intérêt public de communiquer ce renseignement au pays. Pourquoi pas? Le Gouvernement ou les Chemins de fer craignent-ils que s'ils révèlent qu'ils accordent à un homme un traitement de $25,000, le Pacifique-Canadien ou les chemins de fer américains chercheront à le leur enlever en lui offrant une augmentation de salaire? Je doute qu'aucun chemin de fer américain songe à proposer une augmentation des traitements actuels des hauts fonctionnaires, parce que ceux-ci touchent les plus gros appointements qui soient. Si j'avais à m'étendre davantage sur la question des voies ferrées relativement aux Provinces maritimes, je n'aurais qu'à citer un discours prononcé en cette Chambre dans ls derniers jours de la session de 1921; les honorables députés le trouveront à la page 4633 des Débats revisés. En cette circonstance l'honorable député de Westmoreland (M. Copp), le secrétaire d'Etat actuel, porta la parole et remplit quelques pages des Débats de commentaires sur la situation des chemins de fer dans les Provinces maritimes, et après avoir cité ces commentai-

res, je dirais "ainsi-soit-il" et j'affirmerais que cune de ces paroles trouve à présent son application. Mon honorable ami est aujourd'hui du Gouvernement. Qu'est-ce qui l'empêche de faire remédier à ces griefs? Alors il parlait fort et longuement, et il criait sur les toits, pour ainsi dire, qu'on enlevait les meilleurs employés de la ville de Moncton pour les transférer à Toronto. Il est vrai qu'à cette époque on transféra de Moncton à Toronto quelques hauts fonctionnaires ou chefs du service, en augmentant leur traitement. Ils recevaient de l'avancement et tout en regrettant le départ pour Toronto de nos meilleurs talents nous tirions gloire de ce que notre perte fût pour elle une acquisition, et du fait que tout en quittant les Provinces maritimes ils allaient à un endroit où les attendait une plus forte rémunération. Que voyons-nous aujourd'hui? Au printemps de 1923, la commission actuelle a fait quitter Moncton à 450 vieilles familles d'employés recevant un traitement de $95 à $130 par mois. Sous couleur d'économie, on les expédia à Montréal corps et bagages, et qu'en résulta-t-il? Des hommes qui avaient leur foyer à Moncton et qui possédaient dans les Provinces maritimes tout ce qui les touchait de près, furent mis en demeure de déménager à Montréal, de démissionner ou d'être démis. Qu'en advint-il? Ils étaient à peine là-bas depuis cinq semaines qu'on fit un nouveau classement des employés de bureaux, et les hommes qui ont quitté le bureau général à Moncton, dans les Provinces maritimes, où ils recevaient un traitement de $130 par mois, travaillent aujourd'hui pour $95 par mois, soit une diminution d'environ $35 par mois. Voilà la situation créée par la nouvelle commission des chemins de fer. Quelques employés ont refusé leur adhésion à ce nouveau classement, ont donné leur démission et ont un autre emploi dans les Provinces maritimes ou peut-être dans le pays à notre sud.

Dans le cours de ce débat, quelques-uns ont dit qu'un fort groupe de notre population a émigré dans la république du Sud. J'ai des statistiques prises dans le *Veteran,* d'un article intitulé: "Bread and butter versus patriotism". Je n'entends pas lire cet article, mais je veux citer des chiffres puisés à source sûre pour montrer que tandis que l'immigration des pays européens et des Etats-Unis a été en tout de 100,599, dans les huit mois clos le 31 août 1924, 115,042 Canadiens ont quitté le Canada, durant la même période, suivant les statistiques américaines, pour émigrer aux Etats-Unis. Des statistiques canadiennes indiquent que dans les cinq mois d'avril, mai, juin, juillet et août, 23,861 Canadiens sont revenus des Etats-Unis vivre en ce pays. Qu'indiquent les statistiques américaines? Au lieu de 23-861 rapatriés, c'est 1,128 que portent les statistiques américaines, et ce chiffre est joliment exact, monsieur l'Orateur. Il n'y a pas un membre de la Chambre qui ait eu connaissance d'un mouvement de retour important des états américains. La grande majorité de ceux qui nous reviennent le font par nécessité et ils rentrent au pays plus pauvres que lorsqu'ils en sont partis il y a trois ou quatre ans. Ils ont émigré aux Etats-Unis après avoir vendu tout ce qu'ils possédaient, meubles, instruments aratoires, bétail, et ils ont tout dépensé là-bas avec ce qu'ils ont gagné en salaires. Ils sont rentrés en Canada plus pauvres qu'ils n'étaient à leur départ. Par bonheur, ils ne sont pas aussi nombreux que nos statistiques le prétendent.

Avant de finir je désire dire quelques mots de la situation ouvrière dans les centres houillers de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Je crois avoir préparé le terrain pour la discussion utile de cet incident. A la vérité, je ne suis pas tout à fait étranger à cette région. Notre honorable collègue de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) a été dénoncée pour avoir, elle, étrangère à la province, osé faire une enquête sur place et venir rapporter ici les choses qu'elle a vues. Je suis né en Nouvelle-Ecosse; j'ai travaillé dans les mines du Cap-Breton et j'ai vécu au milieu de la population ouvrière. J'ai aussi été employé dans les aciéries de Sydney. Je connais donc parfaitement la Dominion Iron & Steel, la Besco et tout ce qui s'y rapporte. Si j'entreprends de répondre à l'honorable député de Lunenburg (M. Duff), j'espère qu'on ne m'accusera pas à mon tour d'être hostile à la Nouvelle-Ecosse.

N'est-ce pas le 24 février dernier que le ministre du Travail se permit d'affirmer que le Cap-Breton souffrait d'un chancre. Qu'a-t-il fait pour guérir ce chancre? Il n'a eu rien de mieux à offrir que des bribes de la Constitution de 1867. La situation est sérieuse en Nouvelle-Ecosse, il faut le reconnaître. Mais si les gens de cette province sont fiers, la faim n'a pas d'orgueil. Quand des milliers d'enfants sont en danger de périr faute de nourriture, il convient de porter le fait à la connaissance du pays, afin que des secours leur soient envoyés. On a condamné notre collègue de Grey-Sud-Est parce qu'elle a saisi la Chambre de la question. Je ne dis pas qu'elle a été bien inspirée dans le choix des moyens, mais obéissant à sa sensibilité de femme, éveillée par la lecture des dépêches, elle a décidé d'aller voir les choses avec ses propres yeux. Le témoignage qu'elle nous a rapporté est en général corroboré par des personnages occupant de hautes positions dans les provinces

maritimes. Le 15 mais, Mgr Morrison, évêque catholique d'Antigonish, a invité ses ouailles à venir en aide aux enfants des grévistes du Cap-Breton. Mgr Worrell, archevêque d'Halifax, en a fait autant le 23 mars. Le 22 mars, l'association des ministres de Sydney, représentant plusieurs sectes, a lancé un appel dans le même sens. On voit donc que notre honorable collègue de Grey est en bonne compagnie.

Le 26 mars la presse canadienne lançait la dépêche suivante:

On a distribué aujourd'hui des vivres à 2,727 familles comprenant environ 13,000 membres habitant les centres miniers de Glace-Bay et Dominion nº 6. C'est environ 40 p. 100 des distributions opérées dans la région.

A son tour le révérend John MacIntosh, que je connais bien—c'est le modérateur du synode presbytérien des provinces maritimes—, fait cette déclaration:

Les presbytériens ont toujours montré beaucoup d'empressement pour secourir les misérables de tous les pays du monde; je suis certain qu'ils ne seront pas sourds au cri de leurs propres concitoyens, quand ceux qui souffrent le plus sont des femmes et des enfants.

Le révérend M. MacIntosh n'avait pas encore pris connaissance du discours du député de Lunenburg quand il s'exprimait ainsi. Mlle Gold, inspectrice attachée à l'association canadienne des employés de chemins de fer, a elle aussi fait un rapport en date du 19 mars sur la situation des familles des mineurs, après une enquête sur place. J'extrais ce passage du rapport du comité central de secours de Glace-Bay:

Nous sommes reconnaissants pour la générosité montrée par le public et nous espérons qu'il continuera à s'intéresser au sort des femmes et des enfants qui sont dans le besoin. On recommande surtout des contributions en argent pour acheter des vivres (signé): Rev. M. A. MacAdam, P.P.; Rev. A. M. McLeod, comité de secours de Glace-Bay.—Dépêche de la Presse canadienne, 26 mars.

Voilà les gens qui sont en mesure de se prononcer avec autorité sur l'état de choses qui règne à Glace-Bay et dans la région houillère en général. Après le témoignage qu'ils donnent sur la situation il ne convient pas au député de Lunenburg de dénoncer les personnes qui sollicitent des secours pour les malheureuses populations. La pensée que, dans cette partie du pays, quelqu'un qui nous est cher souffre affreusement de la faim n'est-elle pas de nature à nous faire saigner le cœur? Et lorsque des personnes charitables réclament du secours pour ces pauvres gens, on devrait leur donner autre chose que des citations de la loi de l'Amérique Britannique du Nord et des statistiques; elles ne devraient pas être reprimandées par un honorable député, qui est aussi ignorant de la situation à Glace-Bay que je le suis en fait d'astronomie. Pour

[M. Doucet.]

quelle raison le Gouvernement et mes honorable amis de la droite n'ont-ils pas demandé aux représentants de la région, qui sont absolument au fait de la situation de répliquer à l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail), s'ils sont d'avis que son exposé des faits est erroné? Ils s'en sont bien gardés, car ils savaient que ces honorables députés ne s'abaisseraient pas au point de dénaturer les faits; ils savent que l'honorable représentante de Grey-Sud-Est a exposé la situation sous son vrai jour nonobstant les dénégations de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff).

Mon honorable ami (M. Duff), dans le discours qu'il a prononcé l'autre jour, a fait la leçon à son chef (M. Mackenzie King) en lui disant qu'il n'avait pas d'affaire à verser une contribution de $100 pour le soulagement des pauvres mineurs de Glace-Bay. Il a conseillé à la population de la province d'Ontario en général et aux citoyens d'Ottawa en particuler de se mêler de leurs affaires; à son dire, ils n'ont pas le droit d'intervenir. Et tandis que l'honorable député de Lunenburg tenait ce langage ici, le comité central de secours manifestait la crainte de voir des milliers d'enfants succomber aux atteintes de la faim, si l'on ne pouvait obtenir de l'aide de l'extérieur. Monsieur l'Orateur, aussitôt que la nouvelle eût été répandue par la presse canadienne que l'honorable député de Lunenburg avait affirmé ici que la situation, bien qu'elle ne fût pas idéale, n'était pas pire que dans les autres grandes villes du Dominion, qu'est-il arrivé? Le président et le secrétaire du comité central de secours du district de Glace-Bay, le rév. M. A. MacAdam, le curé de la paroisse, et le rév. A. M. McLeod, un pasteur presbytérien de la ville ou du bourg (town) de Glace-Bay—je ferai observer en passant que l'honorable député de Lunenburg a dit la cité (city) de Glace-Bay, chaque fois qu'il l'a mentionnée au cours de ses remarques. Au Cap-Breton, nous sommes fiers de la surnommer "le plus grand bourg du Canada" étant donné qu'il est le plus populeux de tous nos bourgs civilement constitués;—aussitôt, dis-je, le président et le secrétaire du comité central de secours envoyèrent le message suivant:

Seuls des secours de l'extérieur pourront sauver des milliers de nos gens plongés dans un terrible dénûment et sur le point de mourir de faim. Loin d'être humiliés des secours que nous recevons de l'extérieur, nous les sollicitons et espérons qu'ils nous seront accordés sans délai par la généreuse population du Canada. Nous recevrions à bras ouverts les investigateurs impartiaux qui désireraient nous visiter afin de se rendre compte de la situation.

Voilà une réponse directe aux remarques de l'honorable député de Lunenburg. Il représente une circonscription du littoral occi-

dental de la Nouvelle-Ecosse, et il n'est pas au fait de la siuation dans les régions minières comme le sont les honorables députés de Cumberland (M. Logan), d'Inverness (M. Chisholm), de Cap-Breton-Nord et Victoria (M. Kelly), de Cap-Breton-Sud et Richmond (MM. Carroll et Kyte) ainsi que l'honorable ministre de la Défense nationale (M. Macdonald). Voici un autre télégramme reçu hier soir; il est daté d'Halifax, le 2 avril:

Nous suggérons respectueusement que vous réfutiez les assertions faites par un représentant de la Nouvelle-Ecosse, hier, en ce qui regarde la situation dans les villes du district minier. Des centaines de gens auraient succombé à la faim, au cours des trois dernières semaines, n'eussent été les secours reçus de l'extérieur.

Et la situation s'est tellement aggravée que, même si un règlement à l'amiable des difficultés se produisait, il faudrait quelque temps avant que les miséreux soient en mesure de se suffire à eux-mêmes. Je n'ai pas parlé de la cause des difficultés qui ont surgi entre les mineurs et la Besco. J'ai déjà travaillé dans les mines pour le compte de la compagnie et je serais peut-être en mesure d'éclaircir d'un nouveau jour les deux côtés de la question; cependant, je m'abstiendrai de discuter le fond du problème pour l'instant. Espérons que les parties en arriveront à un règlement à l'amiable. Dans l'intervalle toutefois, il y a des milliers de gens dans cette région qui ont grandement besoin de secours; il ne faudrait donc pas que les remarques de l'honorable député de Lunenburg empêchassent les citoyens charitables de s'intéresser à cette population en détresse.

Il ne faut pas l'oublier, les mineurs de la région n'ont travaillé que deux ou trois jours par semaine, au cours des trois dernières années Mon honorable ami de Lunenburg dira peut-être: Oh! si les gens de ma circonscription touchaient les mêmes salaires que les mineurs du Cap-Breton, ils seraient tous propriétaires et auraient des fonds en banque. C'est parfait, j'admets que les mineurs touchent des salaires raisonnables, mais à condition de travailler six jours par semaine. Ces salaires toutefois se réduisent à une maigre pitance en réalité, lorsqu'ils sont obligés de nourrir et de vêtir leurs familles en ne travaillant que deux ou trois jours par semaine. Monsieur l'Orateur nous devrions venir en aide à ces pauvres gens. Le Gouvernement qui s'est montré si généreux par le passé, lorsqu'il s'est agi de venir au secours du Japon, de la Chine et d'autres pays, pourrait fort bien faire quelque chose pour alléger les souffrances de bons citoyens canadiens. J'irai plus loin. Certaines personnes dans cette région blâment le Gouvernement. J'avouerai dès maintenant qu'elles ne condamnent pas le ministère au sujet des difficultés entre le Besco et les mineurs. Le Parlement a bien agi en refusant une charte à la British Empire Steel Corporation. Tous savent que cette compagnie l'a obtenue de la législature provinciale. Je ne me propose pas de discuter cette question de charte, mais je dirai que le Gouvernement en réduisant les droits douaniers sur le fer et l'acier fabriqué dans les aciéries de Sydney qui consume la plus grande partie de la houille grasse du Cap-Breton a placé les exploitants de la houille en fort mauvaise posture, parce que, sans les marchés, les mines ne peuvent être développées et les mineurs ne peuvent avoir un travail constant. Dans les circonstances, le Gouvernement serait sage en contribuant raisonnablement au fonds de secours afin de permettre aux employés de vivre jusqu'à ce que les mineurs et la British Empire Steel Company en viennent à un accord satisfaisant.

En terminant, monsieur l'Orateur, je ferai observer que les industries des Provinces maritimes ont besoin d'une plus grande protection et que pour cela il faut une revision des droits sur le tout-venant importé. De plus la résolution budgétaire relative au drawback de 99 p. 100 sur la houille grasse importée pour la fabrication du coke devrait être éliminée. Autrement le peu de bénéfices qui peuvent dériver de l'augmentation du droit sur le charbon menu seront complètement perdus. Avec une protection suffisante, cette industrie prospérera. Dans les centres industriels de la Nouvelle-Ecosse la population est de deux cent cinquante mille âmes. Si les ouvriers travaillaient six jours par semaine à un salaire suffisant ils seraient heureux. Et notez bien qu'ils descendent des Ecossais des highlands, des habitants de la verte Erin, des loyalistes de l'Empire-Uni et enfin, mais non des moins admirables, des victimes du "grand dérangement" de 1755.

M. ARTHUR DENIS (Saint-Denis) (texte): Monsieur l'Orateur, avant d'aborder la question du budget, je voudrais adresser quelques félicitations à l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Doucet), pour son magnifique plaidoyer en faveur de notre belle langue française. Il daigne nous offrir son généreux concours et je lui en fais mes compliments. Je ne suis pas de ceux qui croient que notre langue a reçu tous les honneurs auxquels elle a droit, mais il me fait plaisir cependant de constater, comme l'honorable député l'a constaté lui-même, que sous le Gouvernement actuel il y a eu une grande amélioration tendant à accorder à la langue française une plus grande part dans la gestion des affaires de notre pays. Tout n'a pas encore été fait, mais nous allons continuer ensemble

à revendiquer nos droits, et avant longtemps, sous ce régime de justice qui est le nôtre actuellement, nous aurons, j'en ai la ferme confiance, pleine et entière satisfaction.

Mon honorable ami a mis un peu de piquant dans son plaidoyer, mais cela ne doit pas nous surprendre; mes bons amis n'auraient pas dû lui chercher chicane, car, il appartient après tout au parti tory, bien qu'il ne veuille pas en porter le nom; nous ne pouvions donc pas nous attendre à ce qu'il s'exprime d'une autre manière. L'histoire est écrite, et ce n'est pas pour rien; nous devons en retirer des leçons salutaires. Mais n'oublions pas ceci: bien qu'il faille être ferme et tenace dans nos revendications, il faut agir d'une manière décente et sans avoir recours aux lieux communs; ce qui revient à dire qu'il faut être digne, digne dans ses paroles, digne dans ses actions, et la justice et la raison finiront par faire leur œuvre bienfaisante.

Pour le discours du budget tel que présenté, l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb) mérite nos plus sincères félicitations. Nous attendions cet exposé budgétaire avec une certaine anxiété, car nous craignions que les réductions de la dernière session, affectant le tarif sur les matières premières et la taxe de vente sur les produits de première nécessité, amèneraient une baisse considérable dans les revenus du pays. Mais, heureusement, cette baisse, qui favorisait la masse populaire, n'a pas été un obstacle au succès de l'administration.

Les revenus, cette année, ont quelque peu diminué; mais cette diminution fut en partie compensée par l'économie pratiquée dans les dépenses, sans cependant nuire au développement de notre jeune pays. C'est avec un sentiment de joie et de confiance que nous avons appris, de l'honorable ministre intérimaire des Finances, que le budget de cette année se soldait par un surplus d'administration de $1,832,000.

Depuis le commencement de ce débat, certaines critiques ont été émises par la loyale opposition, mais elles étaient bien peu sérieuses. Par conséquent, le Gouvernement ne doit pas s'y arrêter, plus que de raison mais il doit continuer sa marche ascendante dans la voie de la prospérité et de la bonne entente, voie qu'il a toujours suivie depuis qu'il est à la tête de l'administration.

Nos bons amis les conservateurs pourraient, peut-être, être pris au sérieux, si nous ne les avions pas vus à l'œuvre de 1911 à 1921. Comment peuvent-ils, eux, prêcher l'économie décemment, sachant que durant leur administration, ils avaient ruiné le pays, et ce qui est pis, détruit la bonne entente qui existait entre toutes les races et les classes de la société canadienne? Nous nous souvenons qu'en 1911, à leur avènement au pouvoir, notre beau Canada jouissait d'une très grande prospérité et nous étions heureux et contents de vivre sur son sol; mais après quelques années de leur régime, nous fûmes plongés dans la plus profonde des misères. Notre dette s'accrut considérablement, les déficits succédèrent aux surplus que nous avions sous la sage administration de notre grand chef, sir Wilfrid Laurier, et, conséquence inévitable, des taxes très lourdes furent imposées au peuple, pour faire face aux obligations contractées et pour subvenir aux besoins pressants du pays. Personne ne fut épargné, exception faite cependant pour quelques gros profiteurs, qui étaient des amis de ce gouvernement. Nous vivions dans une douce quiétude, mais la guerre est venue semer la terreur et la désolation dans nos foyers. Plus que cela, sous le manteau d'un faux patriotisme, ces bons torys ont trouvé moyen pour satisfaire leurs dessins destructeurs, de réveiller certains préjugés presque éteints sous le régime libéral précédent; seulement quelques petites écoles de ce genre étaient restées mais leurs jours étaient comptés; le ridicule et l'insignifiance auraient fini par les faire disparaître complètement et à la très grande satisfaction de tout le pays.

Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, critiquer les dépenses occasionnées par la guerre, mais je ne puis faire autrement que de leur dire, avec sir Arthur Currie et M. Beatty, le président du chemin de fer Pacifique-Canadien, qu'ils ont manqué de jugement. Les 100,000 conscrits qu'ils ont envoyés de l'autre côté, pour aider la cause des alliés, n'auraient jamais dû partir d'ici. C'était une dépense inutile, mais j'ajouterai très utile au zèle outré de nos grands impérialistes dont la seule ambition était de s'enrichir et d'insulter ceux qui ne partageaient pas leurs sentiments. Voilà une partie de leur œuvre. Je pourrais continuer l'énumération, mais je m'arrête; ces souvenirs sont trop tristes au cœur de tout Canadien qui aime son pays et qui veut le voir riche et prospère. Tous les pays du monde ont eu leur époque de grandeur et de décadence, de prospérité et de misère, et pour nous Canadiens, de 1911 à 1921 fût l'époque la plus sombre de notre histoire. Les grands coupables ce sont ceux qui, aujourd'hui, osent se lever et blâmer le gouvernement de ne pas avoir pratiqué l'économie. Mes honorables amis de la gauche, n'allez pas croire que le public vous gobe! Vous pouvez laisser promener votre char funèbre à travers le pays, même dans Montréal par l'honorable Monty et compagnie, le peuple sait à quoi s'en tenir

sur votre franchise et votre sincérité et il se rappelle vos grands succès dans l'administration publique.

En revenant au discours du budget lui-même, il est satisfaisant de constater que le pays, sous la sage direction du gouvernement actuel fait tous les ans des progrès très marqués. Notre commerce, cette année, avec les autres nations, nous montre encore une balance favorable de $263,414,526. Avec l'empire Britannique nous avons une balance favorable de $243,000,000. Il n'y a qu'avec les Etats-Unis que nous avons une balance de commerce défavorable. Tous les ans, cependant, cette balance va en diminuant, et nous pouvons espérer qu'avant longtemps nous aurons aussi avec eux une balance favorable, malgré leur tarif de haute protection.

Quelle fumisterie que de prétendre que le tarif de haute protection est le salut d'un pays. Je crois que c'est plutôt un moyen ingénieux pour tromper les ouvriers en leur disant que la protection leur procurera de l'emploi, avec des salaires plus rémunérateurs. Jamais, dans l'histoire de notre pays, les ouvriers n'ont été plus heureux et plus prospères que sous le tarif Laurier-Fielding, qui n'était pas un tarif de haute protection mais bien un tarif de revenus. J'admets cependant qu'il y a des industries qui ont besoin d'une certaine protection, mais il ne faut pas que cette protection empêche la concurrence qui est nécessaire pour maintenir la qualité des produits et les taux raisonnables pour les consommateurs.

Le malaise qui existe présentement dans quelques-unes de nos industries, ne dépend pas du manque de protection, mais plutôt de l'ambition démesurée de quelques manufacturiers qui veulent faire un trop grand profit, et cela sans compensation pour l'ouvrier qu'ils font souffrir à dessein pour satisfaire leur soif de l'or. Prenons comme exemple les manufacturiers de chaussures. Je n'entends pas les incriminer tous car je sais qu'il y en a un grand nombre qui sont satisfaits des conditions présentes. Depuis un an, ces marchands font une campagne très active, dans tous les journaux du pays, contre le Gouvernement, le blâmant de ne pas leur accorder plus de protection et affirmant que leur industrie est destinée à périr. Si nous consultons les chiffres officiels fournis par les statisticiens du département de l'Industrie et du Commerce nous constatons qu'en 1924, il s'est importé au pays pour $2,174,023 de chaussures, soit 1,043,262 paires; en 1923, pour $1,740,351, soit 704,762 paires de chaussures; en 1922, pour $1,670,858; mais en 1921, sous le régime de nos bons amis de la gauche, il s'est importé pour $2,993,730 de chaussures, par conséquent $819,708 de plus qu'en 1924. Or, ce n'est que depuis un an que nos manufacturiers de chaussures se plaignent. Ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, qu'ils auraient eu beaucoup plus raison de se plaindre en 1921 qu'aujourd'hui? C'est le changement de gouvernement qui, je crois, est la cause de leurs plaintes. Qu'importent les raisons, ce qu'ils cherchent, c'est la guerre au Gouvernement, pour satisfaire leurs ambitions politiques.

Je continue mon énumération: En 1924, il s'est manufacturé au pays pour $64,061,148, soit 32,204,943 paires de chaussures; en 1923, il s'est manufacturé pour $60,484,449, soit 29,271,133 paires de chaussures. Vous constaterez qu'en 1924 il s'est manufacturé plus de chaussures qu'en 1923. Je pourrais vous citer les chiffres de 1922, mais je crois que cette Chambre est suffisamment convaincue que les manufacturiers de chaussures ne sont pas de bonne foi et je vais essayer de vous le prouver maintenant par leurs exportations. En 1924, ils ont exporté pour $2,283,609; en 1923, pour $1,513,046; en 1922, pour $1,009,198; en 1921, pour $3,993,730. En comparant les importations avec les exportations, nous trouvons qu'en 1924 ils ont eu une balance favorable de $109,586; en 1923, une balance défavorable de $227,305; en 1922, également une balance défavorable de $661,640; mais en 1921, dernière année de régime conservateur, ils ont eu une balance favorable de $62,563. Cette balance ne fut pas cependant aussi élevée que celle de l'année 1924 qui, ainsi que je viens de vous le dire, a été de $109,586, soit une différence de $47,023.

Cela vous démontre que ces messieurs sont exigeants et que plus nous leur donnerons à manger, plus leurs estomacs réclameront la nourriture qu'ils espèrent recevoir par la protection. Mais je vois que le Gouvernement n'est pas disposé à leur fournir cette nourriture; avec raison, il préfère plutôt aider les consommateurs. Il y a d'autres industries dont la situation est identique à celle des manufacturiers de chaussures, et qui réclament une plus haute protection, mais je m'arrête ne voulant pas abuser de la patience de cette Chambre. Avant de terminer, j'aimerais à faire quelques recommandations de nature à faciliter la tâche du Gouvernement concernant la diminution des dépenses de l'administration. J'ose espérer qu'elles seront bien accueillies.

Ce que je recommanderais au Gouvernement ce n'est pas la réduction de l'indemnité parlementaire, tel que proposé par quelques honorables membres de la Chambre, car l'indemnité que nous touchons n'est certainement pas trop élevée pour un député qui assiste

assidûment aux séances et qui ne se contente pas seulement d'apparaître lorsque les gros intérêts sont en jeu ou menacés; mais ce que je désirerais, c'est l'abolition de la commission du service civil qui, chaque année, coûte au pays la jolie somme de $194,580.40, montant qui nous aiderait à payer les déficits annuels des chemins de fer nationaux et de la Marine marchande. Il est bon de faire observer, en passant, que le Gouvernement a réduit les dépenses de ce service de plus de $100,000, depuis 1921-1922. Je ne veux nullement blâmer les commissaires de leur travail; mais, me plaçant simplement au point de vue utilité, je dis que cette commission est un luxe que le pays n'est pas en état de se payer. De plus, il n'a pas été prouvé que, depuis l'institution de la commission, le service dans les différents départements ait été plus effectif et que le pays en ait retiré un bénéfice proportionné aux dépenses de cette commission. Elle avait peut-être sa raison d'être, sous le régime précédent, vu leur incompétence et leur habitude du favoritisme, mais sous le gouvernement actuel, composé des meilleurs hommes du pays, elle n'a plus sa raison d'exister.

Un autre sujet qui a attiré mon attention, dans l'exposé budgétaire, c'est le droit d'exportation imposé sur l'énergie électrique. Bien que je sois conservateur de nos ressources naturelles, et non pas en politique, je voudrais qu'elles ne soient développées qu'au bénéfice des nôtres et dépensées sur le sol canadien, en alimentant nos industries et celles qui pourraient venir s'implanter au pays. Cependant, je ne vois pas d'un mauvais œil cette imposition de droit, mais je ne voudais pas que ce pouvoir d'exportation soit accordé pour plus d'une année. De plus, je voudrais que ces compagnies n'exportent pas d'énergie électrique au détriment du consommateur canadien, en exigeant d'eux un prix plus élevé, pour chaque cheval-vapeur, ainsi que cela se pratique actuellement au pays. J'espère que le Gouvernement prendra les moyens nécessaires pour empêcher ces compagnies d'exploiter le consommateur canadien, au profit d'étrangers qui viennent chercher notre énergie électrique pour alimenter leurs industries.

Je termine, monsieur l'Orateur, en assurant le Gouvernement de mon entière confiance, s'il continue ainsi qu'il l'a fait jusqu'ici à administrer le pays pour le peuple d'abord et pour les gros intérêts ensuite. Aidons nos cultivateurs, nos producteurs et nos consommateurs en diminuant autant que possible le coût des matières premières, facilitons l'écoulement de leurs produits sur nos voies de transport à des taux raisonnables, tâchons de leur créer des marchés nouveaux, et je suis convaincu qu'en suivant cette politique nous serons tous heureux et contents de vivre sur ce sol béni de la patrie canadienne.

[M. Denis (St-Denis).]

M. LOGAN: Le 12 juin dernier, la Chambre, avec l'assentiment des chefs des divers partis, exprima le désir de faire étudier les relations commerciales et autres entre le Canada et les Antilles et divers pays du sud. Le 26 novembre, un décret de l'exécutif m'a nommé commissaire pour étudier la situation aux Antilles et dans d'autres îles de la mer des Caraïbes. Une lettre du premier ministre me donnait les instructions suivantes:

Mes collègues et moi nous serions heureux si vous pouviez transmettre aux peuples des Bermudes, des Antilles anglaises et de la Guyane anglaise un message cordial de bonne volonté et d'intérêt de la part du Gouvernemetn et du peuple canadiens. Ayez aussi la bonté de transmettre aux gouvernements des diverses îles et de la Guyane anglaise l'invitation faite par le gouvernement canadien d'assister à une conférence mixte qui se tiendra à Ottawa au printemps de 1925, mais à une date sur laquelle nous nous entendrons mutuellement et dans le but de discuter et de conclure un nouvel arrangement touchant les transports entre nos pays respectifs. Tous les autres détails touchant la représentation, l'étendue des travaux de la conférence, les arrangements financiers, etc., seront étudiés par nos fonctionnaires dès que nous connaîtrons la décision des Bermudes, des Antilles et de la Guyane anglaise à ce sujet.

Ayez la bonté d'exprimer aux divers gouvernements cités le sincère désir qu'a le gouvernement canadien de voir ces pays coopérer avec nous de la manière que nous suggérons, en même temps que l'assurance d'une cordiale réception de leurs délégués au Canada.

Après avoir conféré avec un grand nombre de chambres de commerce, de marchands commerçant avec les Antilles et de diverses maisons de commerce dans plusieurs cités et villes, je suis parti d'Halifax le 14 décembre dernier. La tempête qui nous a frappés a été cause d'un sérieux accident qui m'est survenu et m'a retardé de plusieurs jours à Hamilton, aux Bermudes. Au cours des onze semaines de mon absence du Canada, j'ai parcouru plus le 10,000 milles par terre et par mer, visité dix-sept pays, sous huit drapeaux différents; rencontré les autorités gouvernementales, porté la parole devant diverses chambres de commerce, commissions et associations de planteurs et d'agriculteurs; et j'ai eu l'occasion de discuter la question en particulier avec des politiques, des citoyens marquants et autres personnalités de toutes les catégories. Partout j'ai été reçu avec enthousiasme et partout j'ai constaté le désir qui existait d'augmenter les relations commerciales avec notre pays. J'ai aussi constaté que non seulement dans les républiques étrangères, mais aussi dans les Antilles anglaises, et surtout depuis la guerre, les Américains ont fait des efforts considérables pour s'emparer du commerce de ces pays tropicaux. Partout j'ai trouvé des agents consulaires, des

vice-consuls américains et des représentants des Etats-Unis qui sont en réalité des agents commerciaux. Ils sont magnifiquement logés et ont personnel capable de secrétaires et de commis. J'ai aussi rencontré des commis-voyageurs américains cherchant activement des affaires. Mais dans tout ce vaste domaine dont les populations se chiffrent à environ 14 millions et où le commerce est de 375 millions de dollars par an—cela en dehors de Cuba qui fait un commerce considérable avec l'Amérique méridionale—je n'ai vu que des commissaires commerciaux du Canada avec un personnel composé d'une seule personne et je n'ai rencontré que deux commis-voyageurs canadiens. Le commerce total du Canada avec ces pays est de $55,046,014, se décomposant en $31,708,748 d'importations et $23,337,266 d'exportations.

Permettez-moi de décrire aussi brièvement que possible les pays que j'ai visités en compagnie du lieutenant-colonel Brown, du National-Canadien, agissant comme conseiller au sujet des transports; de M. H. C. Crowel, secrétaire, qui a fait tout le voyage en ma compagnie, et de M. D. H. Ross, du ministère du Commerce, qui a fait une partie du voyage avec moi. Nous avons d'abord visité les Bermudes, si justement nommées la perle des Antilles. La superficie des Bermudes est de 19 milles carrés et leur population de 20,410 habitants. En 1923 les importations et exportations ont été comme suit, en livres sterling:

	1923 Importations	1923 Exportations
Canada	239,048	40,160
Royaume-Uni	708,413	450
Etats-Unis	913,576	125,035
Autres pays	21,364	328,155
Total	1,882,401	493,800

Les principaux articles d'importation sont la farine, l'avoine—dont le Canada a fourni près de 200,000 boisseaux l'an dernier—le son, le foin—dont $50,000 viennent du Canada—le bois, surtout des Etats-Unis; les pommes de terre, 10,000 barils venant du Canada et 3,100 des Etats-Unis, et le whisky, dont le Canada fournit 25,873 gallons et les autres pays 269,393 gallons.

Les exportations au Canada ne sont pas considérables. Elles représentent une valeur de £40,000 environ et consistent surtout en oignons, sauf £4,000, à peu près des produits fabriqués. Presque toutes la récolte d'oignons des Bermudes s'exportait aux Etats-Unis jusqu'à récemment, mais le droit élevé imposé sur les oignons par les Etats-Unis devrait accroître considérablement les exportations au Canada.

Le port d'Hamilton, capitale des Bermudes, n'est pas grand, mais il est profond et bien protégé. On y arrive par un long détroit tortueux muni d'un quai droit où peuvent accoster trois navires de bonnes dimensions.

Le tourisme est considérable, et, contrairement à l'impression générale, assez soutenu toute l'année. La statistique de 1923 constate ainsi le nombre des touristes chaque mois:

Janvier	2,239
Février	3,273
Mars	3,758
Avril	2,613
Mai	524
Juin	1,262
Juillet	1,697
Août	2,524
Septembre	2,206
Octobre	2,315
Novembre	2,097
Décembre	2,253
Total pour 1923	26,761

En fait, la prospérité des Bermudes dépend en grande partie du tourisme qui est encouragé de toutes manières. Il ne fait pas de doute qu'un service de paquebot-voyageurs entre le Canada et les Bermudes ne conservât aux ports canadiens une bonne proportion des nôtres qui se rendent aux Bermudes en passant par New-York.

Pendant mon séjour dans l'île j'eus l'honneur d'être invité à prendre un siège à côté de l'Orateur au cours d'une séance de la législature, et parmi les crédits adoptés en ma présence figurait une somme de $12,000 destinée à subventionner un service de navigation entre les îles et New-York. Aucun service avec le Canada n'est subventionné. Je crois qu'il appartient à ce dernier pays britannique, de faire pièce autant que possible à l'influence des Etats-Unis, qui saute aux yeux de tous les visiteurs. Un groupe considérable composé, entre autres, du maire d'Hamilton, du président de la chambre de Commerce, du président de la commission d'initiative des Bermudes et de beaucoup d'autres citoyens éminents nous reçut durant mon séjour. J'eus l'occasion d'adresser la parole à plusieurs membres de la chambre de commerce et de la commission d'initiative et bien que l'influence américaine, soit très en évidence, je suis heureux de dire que nous comptons là des amis très dévoués qui désirent voir s'accroître le commerce avec le Canada.

Nous sommes arrivés à l'île Saint-Christophe,—plus connue sous le nom de St. Kitts,—le 4 janvier. Saint-Christophe est située au centre du groupe des Iles sous le vent, les unes hollandaises, les autres anglaises et les autres américaines. Saint-Christophe, Nevis, Antigora, la Dominique et Montserrat sont les principales îles dépendant de l'Angleterre. Elles forment une colonie de la Couronne dont

le siège du gouvernement est à St-Jean, Antigoa. Des représentants du gouvernement administrent les autres. Il y a un conseil législatif composé de seize membres nommés par le Gouverneur. Saint-Christophe a une superficie de 68 milles carrés et une population de 31,000 habitants. Le principal port se trouve à Basse-terre, ville de 10,000 habitants. En 1921, le commerce global s'élevait à $3,500,000. Les principaux produits d'exportation sont le sucre, le coton des îles et des côtes, les limons, le tabac et le cacao. mais c'est surtout le sucre qui s'exporte au Canada. On y trouve une fabrique de sucre d'un rendement 12,000 tonnes par année. Saint-Christophe et Antigoa sont des stations d'hiver idéales. La température y est beaucoup plus chaude qu'aux Bermudes. A ces îles, particulièrement Nevis, qui est tout proche de Saint-Christophe se rattachent plusieurs faits historiques. C'est à Nevis que se maria le capitaine Nelson, devenu plus tard le grand amiral.

Le navire jeta l'ancre dans le port de Basseterre, Saint-Christophe, à huit heures et trente minutes du matin et l'honorable H. M. Wigby, administrateur intérimaire nous fit visite. Durant la journée, j'adressai la parole à une assemblée en ville. Je fis connaissance avec la plupart des dirigeants, et parmi eux se trouvait le Dr Aitken, le frère de lord Berverbrooke. M. M. S. Marshall un noir de talent, membre du conseil législatif et de l'exécutif, fit écho à mes paroles, en un discours très éloquent. Plusieurs autres citoyens importants, dont le président de la société d'agriculture, participèrent à la discussion et tous appuyèrent fortement l'idée d'accroître le commerce avec le Canada et d'accepter l'invitation du Canada de prendre part à une conférence convoquée à Ottawa.

Le 5 janvier, j'arrivais à Antigoa, attendu par une délégation qui m'accueillit très cordialement. Antigoa a une superficie de 108 milles carrés et une population d'environ 30,000 âmes. Le principale port est St. Joh qui compte 8,000 habitants environ. Le commerce total de cette île s'est élevé en 1921 à quelque 3 millions de dollars. On a estimé que la production de sucre d'Antigoa atteindra, cette année, 15,000 tonnes. A l'époque de Nelson, English-Harbour, sur cette île, était le port le plus vaste et le mieux outillé des Antilles. C'est là que Nelson ravitailla sa flotte avant d'entreprendre la croisière qui se termina par le combat de Trafalgar. Ce dont Antigoa a le plus besoin, ce sont de meilleurs hôtels. A l'assemblée à laquelle j'adressai la parole, on suggéra l'organisation d'un service de transport comportant une chaîne ou système d'hôtels construits en forme de chalets. L'assemblée adopta une résolution invitant les îles sous le Vent à accepter notre invitation.

La Dominique couvre 291 milles carrés et compte 38,000 habitants. En 1922, les importations de l'île s'élevèrent à quelque 800,000 dollars et les exportations au même chiffre, à peu près.

Montserrat a une étendue de 32 milles et ½ carrés avec une population de 12,000 âmes. Plymouth en est la ville principale et le port. Une des particularités des gens de cette île c'est que bien qu'ils soient presque tous noirs, ils parlent avec un accent irlandais prononcé. Il y a plusieurs années, un régiment irlandais fut stationné dans cette île. Les principaux produits de Montserrat sont le coton des îles et des côtes, les limons et le jus de limon.

Au point de vue de la beauté naturelle, les îles sous le Vent sont merveilleuses. Leur sol est fertile; il est certain qu'avec des capitaux on pourrait en exploiter les ressources naturelles et apporter la prospérité à ces gens.

Après avoir quitté Antigoa, le premier port d'escale du vapeur était la Martinique, île entièrement française. Elle compte une population de 250,000 âmes et est probablement l'une des plus prospère que j'aie visitées. Par l'obligeante entremise de la banque Royale à Port-de-France, capitale de l'île, il me fut permis de rencontrer plusieurs des citoyens éminents. La plus grande partie des textiles de l'île sont importés de France, mais il y a un marché pour les articles de fabrication canadienne, pour la farine, le bois et les fertilisants. Les importations totales de farine l'an dernier s'élevèrent à 72,000 barils, et celles des engrais, à 100,000 tonnes environ. Tous ces engrais sont venus de la côte occidentale de l'Amérique du Sud.

La Guadeloupe est une autre île française importante. Je n'ai pas eu occasion de la visiter; mais on m'a dit que les chances de commerce avec le Canada y sont bonnes. L'île couvre une étendue de 688 milles carrés et a une population de 229,000. Je conseille fortement la nomination d'un agent de commerce canadien parlant le français pour nous représenter à la Martinique, à Guadeloupe et à Haïti où les gens, à peu d'exceptions près ne parle que cette langue.

La république d'Haïti a une population de plus de deux millions d'âmes. Le sol est très fertile. Bien que je n'aie pas eu occasion de visiter Haïti, l'inspecteur des succursales de la banque Royale aux Antilles, qui récemment passa un temps considérable dans cette île, m'a informé que, selon lui, les occasions de commerce plus intense avec le Canada sont plus grandes dans la république que dans tout autre

[M. Logan.]

partie des Antilles; et un représentant d'Haïti, que j'ai eu le plaisir de rencontrer, m'assura que cette république désirait vivement établir de meilleures relations commerciales avec le Canada et, dans ce but, suggéra la nomination d'un agent de commerce canadien parlant le français, car les trois millions d'habitants de cette île, à peu d'exception près, ne parlent que cette langue.

Nous arrivâmes à Bridgetown, dans la Barbade, le matin du 7 janvier, où nous reçut une délégation représentant les cercles officiels, les hommes d'affaires, les agronomes et d'autres. A Bridgetown, le 8 janvier, j'adressai la parole à une assemblée mixte nombreuse et enthousiaste de la Chambre de commerce, de la société d'agriculture et des planteurs, à laquelle on adopta avec empressement une résolution acceptant l'invitation du gouvernement canadien de prendre part à une nouvelle conférence. La Barbade a une superficie de 166 milles carrés, presque toute en culture. La population de l'île est de 160,000 environ. Ses importations s'élevèrent, en 1923, à quelque 12 millions et demi de dollars, dont 3 millions représentaient les importations du Canada. Ses exportations, pour la même année, atteignaient environ 11 millions de dollars, dont plus de 5 millions prirent la route du Canada. La Barbade exporte surtout du sucre et de la mélasse. Le Canada est de beaucoup le meilleur client pour la mélasse. En 1923, nous importâmes 4,752,120 gallons de mélasse sur une exportation totale de 6,359,158 gallons. On nous expédia 32,316 tonnes de sucre sur une exportation totale de 49,060 tonnes. L'exportation moyenne pour dix ans, de 1914 à 1923, inclusivement, a été de 41,507 tonnes. Les principaux articles que la Barbade importe du Canada sont: nourriture de bestiaux, tourteaux oléagineux, son, sulfate d'ammoniaque, etc., beurre, fromage, poisson salé, grain, avoine, farine, bœuf et porc salés, bois, épinette et bardeaux. La valeur total des marchandises importées du Canada en 1923 a été d'environ 2 millions et demi. Il est évident que la farine importée du Canada diminue; en 1920, le chiffre de cette importation était de $1,400,000; en 1921, il était d'environ 1 million; en 1922, il était d'environ $750,000 et, en 1923, il était tombé à $600,000.

Le nombre des voyageurs entre le Canada et la Barbade est très petit, bien que les conditions climatériques de ces îles en fassent la plus merveilleuse place de villégiature pour la santé. On critique les gens de la Barbade, aussi bien que ceux des autres îles des Antilles parce qu'ils n'annoncent pas suffisamment les beautés et les attractions de leurs diverses îles. Le genre de touristes qu'il faut à ces îles n'est pas, selon moi, le "passant" américain qui n'y demeure que quelques jours; ce sont plutôt les gens qui passent les mois d'hiver dans ces merveilleuses îles baignées de soleil, qui apprennent à en connaître la population et à admirer tellement ces îles qu'ils y retournent tous les ans.

Les gens de la Barbade se sont beaucoup plaints de l'agence commerciale canadienne que nous avions dans cette île et du fait qu'ils ne peuvent trouver là personne avec qui communiquer officiellement sur les questions canadiennes. J'ai été vivement impressionné par la possibilité de production de cette île, qui se trouve à l'extrémité orientale des Antilles. Le sol de cette dernière se compose de pierre calcaire et de corail; contrairement aux autres îles, il n'y a pas trace de formation volcanique. On y voit environ quatre cents milles d'excellents chemins qui, construits de corail blanc, sont absolument sans boue et presque sans poussière.

Les gens de la Barbade ont une grande réputation d'hospitalité et ils ont des maisons incomparables. Dans un grand nombre de vieilles maisons de ces planteurs, on voit des mobiliers de vieil acajou comme on n'en voit nulle part ailleurs dans le monde, ces maisons sont encore tenues à la mode des anciens jours de l'esclavage. La Barbade est un petit pays tranquille et raffiné, possédant durant la plus grande partie de l'année un climat probablement incomparable.

Les îles du Vent constituent une colonie de la Couronne, comprenant Sainte-Lucie, Saint-Vincent et la Grenade, ainsi que les Grenadines, petit archipel. Il n'y a qu'un gouvernement pour tout ce groupe d'îles et le siège s'en trouve à Saint-Georges, dans l'île de Grenade. La superficie totale de ces îles est d'environ 500 milles carrés et leur population est d'environ 165,000. En 1923, les importations se sont élevées à environ $3,200,000 et les exportations à environ $2,600,000.

Le matin du 9 janvier, nous arrivâmes à Tabago, sur l'île de Trinité, et nous y fûmes accueillis par un comité de réception qui vint sur notre navire. Je me rendis à terre et rencontrai un certain nombre de citoyens qui désirent beaucoup entrer en relations plus étroites avec le Canada. Nous arrivâmes à Port-d'Espagne, capitale de la Trinité, le soir du même jour, 9 janvier, et nous y fûmes reçus par une délégation considérable et importante qui vint à bord de notre navire, ancré à deux milles du rivage, et qui nous souhaita la plus cordiale bienvenue de la part du gouvernement de la population de la Trinité. Le matin suivant, 10 janvier, j'ai discuté librement avec les membres d'un comité composé de la chambre de commerce de la Trinité

de la société d'agriculture et de sir E. Dawson, président des boards of trade associées des Antilles, qui s'y trouvait de passage, se rendant de Georgetown en Angleterre. Ce fut réellement une discussion libre afin de formuler un programme en prévision de mon passage à la Trinité, au retour de la Guyane anglaise.

Nous arrivâmes à Georgetown, capitale de la Guyane anglaise, aussi appelée Demerara, le matin du 13 janvier, et nous y fûmes rencontrés par une délégation du gouvernement et des principaux hommes d'affaires, y compris sir Alfred Sherlock et autres citoyens importants de la capitale. Le 14, il y eut une grande réunion des représentants du commerce et de l'industrie de ces colonies sous la présidence du gouverneur, sir Graeme Thompson.

Je pris la parole devant cette réunion et je lui transmis l'invitation de notre gouvernement, invitation qui fut accueillie avec beaucoup d'enthousiasme. Ce soir-là, la chambre de commerce de Georgetown donna un banquet où il y avait plus de cent personnes. Il y eut des discours éloquents. La Guyane anglaise a un faible pour le Canada. C'est l'une des plus importantes des colonies anglaises. Sa superficie est de 89,480 milles carrés et sa population est de près de 300,000. J'ai dit que la capitale est Georgetown, dont la population est de 56,000. En 1922, les importations se sont élevées à 11 millions et les exportations à 13 millions. Le Canada occupe le second rang parmi les clients de la Guyane; en 1922, cette dernière a exporté en Canada pour $5,029,143 et elle a exporté dans le Royaume-Uni pour $5,722,675. La plupart de ses exportations consistent en beurre, fromage, charbon, machineries, instruments, poisson séché et salé, grain et farine. Durant l'année finissant le 31 décembre 1923, la valeur de la farine importée du Canada a été de $1,174,762. La Guyane anglaise a aussi importé du lait concentré, du porc, du jambon, du bacon, des pommes de terre, du tabac et des laines.

Cette colonie se trouve située sur la côte nord-est de l'Amérique méridionale, voisine de la Guyane française et de la Guyane hollandaise. Elle fut fondée par les Hollandais, qui choisirent certainement un pays ressemblant au leur. Georgetown et les plantations avoisinantes sont à environ quatre pieds au-dessous du niveau de la mer, les terres étant protégées, sur une étendue de plusieurs milles, par des digues et des jetées. Le sucre est le produit principal de la colonie, la production annuelle s'élevant à environ 85,000 tonnes. La superficie consacrée à la culture de la canne à sucre est de 50,000 acres. On pourrait, cependant, augmenter de beaucoup cette superficie. De fait, j'ai appris, de source autorisée, que la colonie pourrait facilement produire deux millions de tonnes de sucre par année, si elle trouvaait les débouchés nécessaires.

Il y a dans l'intérieur de la colonie des rivières et des chutes magnifiques, des fermes fertiles et des terres propres à l'élevage des animaux; on y trouve aussi des minéraux, y compris des diamants. L'an dernier les gisements de diamants ont donné un rendement de 5 millions de dollars. Dans ce pays également on s'est plaint en ma présence du fait que le Canada n'y a pas de commissaire du commerce canadien en permanence. Je suggère la nomination d'un tel commissaire, et je propose qu'il ait aussi pouvoir d'agir dans les Guyanes française et hollandaise.

Le 16 janvier, j'arrivai à Port-d'Espagne, dans l'île de la Trinité, la plus grande île à l'ouest de la mer des Antilles. Il s'y trouve des ressources merveilleuses et de toutes sortes, y compris des terres où l'on cultive le cacaotier, des plantations de sucre, des plantations de cacaotiers, des puits de pétrole et de l'asphalte. On puise ce dernier produit dans le lac Asphaltite, où il semble y en avoir une quantité inépuisable. Depuis cinquante ans, le monde entier s'est pratiquement approvisionné de bitume ou d'asphalte dans ce lac. Celui-ci a une étendue d'environ 114 acres; mais, bien qu'on en ait extrait des millions de tonnes, son niveau primitif n'a baissé que de 14 pieds. Le bitume est extrait du lac à la main, les ouvriers ne se servant que de pics et de pelles ordinaires pour le briser en morceaux. La cavité creusée pendant le jour disparaît la nuit. La production annuelle s'élève à environ 200,000 tonnes. On n'expédie aucune quantité de cet asphalte directement au Canada.

La superficie de la Trinité, y compris sa dépendance de Tabago, est de 1,976 milles carrés, et la population, de 365,913 habitants. La population de la capitale, Port-d'Espagne, magnifique ville, est de 61,531. L'île importa, en 1923, pour une valeur de plus de 20 millions de dollars, dont plus de 4 millions venant du Canada et environ 5 millions des Etats-Unis. La même année, elle exporta pour une valeur de plus de 23 millions de dollars, dont $1,500,000 au Canada. En 1923, les principaux produits importés du Canada et des Etats-Unis à la Trinité furent: le beurre, le fromage, le poisson—séché ou salé—le son, la farine de maïs, le porc et le bœuf salés, le bacon, le lait concentré, les conserves de légumes—au naturel ou séchés—les légumes frais, les pommes de terre, les oignons et le bois.

[M. Logan.]

Le 20 janvier je prononçai un discours à la chambre de commerce de Port-d'Espagne. La réunion était fort nombreuse. On y adopta à l'unanimité un vœu aux termes énergiques, comportant que l'invitation du gouvernement canadien devrait être acceptée. Dans cette île, je visitai plusieurs plantations et des usines, dont l'une, l'Usine Sainte-Madeleine, où 22,000 acres sont consacrées à la culture de la canne à sucre et où l'on emploie 15,000 personnes. J'eus aussi le grand avantage de visiter la ville de San-Fernandez, et d'y constater les résultats de l'œuvre admirable accomplie pas le rév. Kenneth J. Grant, le zélé Canadien qui a consacré trente-sept ans de sa vie à l'apostolat parmi la population de la Trinité originaire des Indes orientales. Je suis fermement convaincu que nous pourrions augmenter sensiblement notre commerce avec la Trinité. Nous avons la bonne fortune de posséder dans cette île un commissaire du commerce canadien, M. H. R. Poussette, qui a déménagé récemment dans des quartiers qui font honneur à notre pays.

Le 25 janvier, je m'embarquai à Port-d'Espagne sur le paquebot *Venezuela* de la Royal Dutch Mail Line, pour me rendre au Venezuela, à la Colombie et à Panama, en route pour la Jamaïque. Nous arrivâmes au port de La Guayra le 27 janvier, et un délégué du gouvernement du Venezuela monta immédiatement à bord pour nous souhaiter la plus cordiale bienvenue. Nous nous rendîmes à Caracas, la capitale de la république, laquelle est une ville magnifique, située dans les montagnes et dont la population est de plus de 100,000 habitants. Je rencontrai le ministre des Affaires étrangères et d'autres représentants du gouvernement, le ministre intérimaire de Grande-Bretagne servant d'interprète. Je présentai les hommages et les compliments de notre Gouvernement et le ministre des Affaires étrangères en fit autant. J'ai été fort agréablement surpris d'entendre exprimer un vif désir de voir augmenter les échanges entre les deux pays. Les membres du gouvernement, de même que d'autres citoyens haut placés que j'ai rencontrés au Venezuela, se plaignirent qu'il n'y ait pas un seul représentant du Canada en permanence dans toute la république, et ils se plaignirent aussi du manque de paquebots, ce qui les force à expédier leurs marchandises par les ports américains. De fait, dans les rapports du commerce extérieur du Venezuela, qui compte une population de près de trois millions d'habitants, il n'est pas fait mention du Canada, bien que la république ait consommé l'an dernier, 128,000 barils de farine canadienne, tous expédiés du port de New-York et traités par les douaniers du Venezuela comme des marchandises américaines. Les règlements relatifs aux douanes et aux transports sont très sévères. On impose de nombreuses amendes et l'on confisque parfois les marchandises. Avant de me rendre en ce pays, on m'avait souvent dit que l'on ne pouvait avec succès faire le commerce au Venezuela à cause des douaniers. Je conférai de cette affaire avec le ministre intérimaire britannique et j'appris que si les expéditeurs observent bien les règlemtns des douanes ils n'arrivaient pas de difficultés avec les douaniers du Venezuela. A la vérité il donna gain de cause aux autorités après s'être enquis des plaintes que lui avaient transmises les exportateurs anglais au Venezuela.

Dans cette république de langue espagnole le besoin d'un agent de commerce canadien se fait grandement sentir. La prospérité y règne et les plus grands avantages pour réussir y existent. On est à construire des routes en ciment sur de très longs parcours, pour atteindre tous les centres commerciaux importants du pays. Dans la région de Maracaïbo, dans l'ouest de la république, se trouve une des plus grandes exploitations pétrolifères du monde, qui rapporte des sommes considérables au gouvernement sous formes de redevances.

A Caracas, j'ai été surpris de constater que les affaires de la banque Royale du Canada exigeaient un personnel de trente employés. Le Venezuela offre un excellent débouché pour les produits canadiens, surtout pour la farine, le ciment, les liqueurs, les cotonnades, les automobiles, etc. La population de la république est de 2,800,000 âmes. La Guayra est le port principal. Les docks appartiennent à une compagnie anglaise. La Guayra Harbour Corporation. Ils sont bien construits et pourvus de beaux entrepôts. Les cargaisons sont transportées de Caracas à La Guayra sur une voie ferrée de 4 pieds 8 pouces et demi—encore la propriété de la compagnie anglaise—et en camions automobiles sur une magnifique route en ciment.

Le chiffre total du commerce de la république est d'environ 60 millions. Le relevé des achats l'année dernière s'établit comme suit:

Empire britannique (sauf le Canada)	$ 7,158,079
Etats-Unis	13,953,451
France	1,714,353
Hollande	1,562,858
Espagne	1,027,779
Allemagne	2,613,892

L'escale suivante du paquebot de la ligne danoise est à Peurto Cabello, mais nous n'y sommes arrêtés que quelques heures. Après La Guayra c'est le port le plus important du Venezuela. Il est splendide et tout entouré de terre, pourvu d'un bon quai et d'entrepôts. C'est le port de mer de Valencio et

des autres grandes villes de l'intérieur. La population est d'environ 20,000 âmes. Au nombre des industries se trouvent les grands abattoirs de Vesty & Company, encore une maison anglaise. Je me rendis chez le consul britannique et à l'école de la Mission tenue par des gens très zélés et sincères de la ville de Toronto.

Tandis que les bulletins de commerce du Venezuela ne font pas mention des relations qui existent avec le Canada, parce que nos produits sont expédiés par New-York, nous voyons dans les bulletins du département du commerce du Canada que pour l'exercice écoulé le 31 mars 1924, le commerce total du Canada avec le Venezuela s'est élevé à la somme de $1,044,388. Nos exportations ont porté sur la farine, le whisky, le coton, la toile à voile, le papier-tenture, les instruments agricoles, les automobiles—pour $70,594—le fil de cuivre, le carbure de calcium, pour 4,519 quintaux; tandis que nous avons importé du Venezuela surtout du cacao (brut) et du café (vert). Je n'ai aucun doute que ce commerce ne se développe aussitôt que l'on pourra organiser un bon service maritime. Pour donner une idée de ce qui peut se faire, pour la farine, seulement, il est intéressant de remarquer les progrès du Canada depuis ces derniers trois ans. On a exporté de la farine du Canada au Venezuela dans les proportions suivantes:

	Barils
1921	15,772
1922	66,378
1923	106,256
1924	128,684

Ces résultats sont surtout attribuables au travail accompli par les meuneries du Canada. Il me semble que nombre d'autres de nos grandes industries pourraient suivre cet exemple. Le tarif douanier du Venezuela est le même pour tout le monde entier, sauf pour les Antilles dont les produits sont assujétis à un droit supplémentaire de 30 p. 100.

De Puerto Cabello nous poursuivons notre route vers l'île danoise de Curaçao, à 110 milles environ au nord du Venezuela. Curaçao doit son importance au fait qu'il est le principal port de distribution d'une grande partie du Venezuela, le Maracaïbo, où, j'en ai fait mention, se trouve une des plus grandes exploitations pétrolières du monde. Autre particularité de Curaçao c'est que cette île possède un port merveilleux à Wilhemstadt, la capitale, vu que le golfe de Maracaïbo et le lac du même nom ne sont pas assez profonds pour permettre le passage de navires tirant plus de douze pieds. A Curaçao j'ai eu un entretien avec le gouverneur de la colonie ainsi qu'avec le consul britannique, gérant de la banque Maduro, de même ai-je rencontré le président de la chambre de commerce, M. M. F. Saunders, un Canadien, assistant-gérant de la pétrolerie de la Royal Dutch Shell, qui se trouve sur l'île, et qui raffine chaque jour 30,000 barils. J'ai aussi fait la connaissance de beaucoup d'autres citoyens en vue.

Wilhemstadt est un des plus grands ports des Antilles. Le commerce global de Curaçao en 1923, s'est élevé à 19 millions, et en 1924 il s'est accru jusqu'à 30 millions. Les importations qui se montaient en 1924 à environ 18 millions sont réparties dans les rapports commerciaux de Curaçao entre un grand nombre de pays; par exemple, d'Angleterre, pour $532,-430; de France, pour $120,600; de Hollande, pour $1,967,200; des Etats-Unis, pour $2,681,-600; mais malheureusement les importations du Canada ne s'élèvent qu'à $200, suivant ces rapports.

L'île renferme de merveilleux gisements de phosphate de chaux. Le rendement annuel est d'environ cent mille tonnes expédiées surtout en Allemagne, en Angleterre et en Suède, pour fins d'engrais. L'an dernier, l'île a importé 2,684 tonnes métriques de farine, ou en chiffres ronds, 27,000 barils. Elle a importé 3,093 tonnes métriques de farine de maïs. Presque toute la farine et toute la farine de maïs viennent des Etats-Unis. La seule marque de farine fabriquée au Canada que j'y aie vue, c'est la farine "Olympic" exportée par la Quaker Oats Company. Les Etats-Unis fournissent aussi des chaussures et souliers, des articles d'épicerie, de quincaillerie, etc.

Personne ne se plaindrait des droits imposés à Curaçao, pas même mes amis les progressistes. Les droits *ad valorem* sont de 3 p. 100. Il y a quelques droits spécifiques, mais aucun ne dépasse 15 p. 100.

De Curaçao, nous sommes allés à Puerto Colombie, le port de mer de Barranquilla, ville d'environ 70,000 habitants, centre de distribution de la partie ouest de la république de Colombie. A puerto Colombie, il y a un quai en béton qui mesure plus de quatre mille pieds de long. A l'extrémité de ce quai, se trouve un bassin capable de recevoir quatre grands vapeurs ou six petits. On débarque directement les cargaisons dans des camions et on les expédie à Barranquilla.

Au point de vue commercial, Barranquilla est sans aucun doute une ville fort importante, à cause du fait que c'est le centre de distribution pour le commerce fait par la Magdalena, fleuve, qui pénètre dans l'intérieur des terres à une distance de mille milles mais n'est pas navigable en aval de Barranquilla, vu son peu de profondeur, bien qu'il le soit pour les bateaux à faible tirant d'eau sur une

distance de quelque sept cents milles en amont de Barranquilla, sauf quelques rapides peu étendus, où l'on a construit une voie ferrée pour le transport des cargaisons. Le transport des marchandises, de Puerto Colombia à Barranquilla, s'effectue par un chemin de fer long de dix-huit milles. La propriétaire de cette ligne et du long quai à Puerto Colombia, est une compagnie anglaise. A Barranquilla, le gouverneur, le consul d'Angleterre et quelques citoyens éminents nous ont reçus. Nous avons visité les endroits intéressants, y compris une assez grande minoterie administrée par un Canadien qui utilise un peu de blé canadien et en utiliserait davantage, si l'on établissait des moyens de transport directs avec le Canada. Il a fort souligné la nécessité d'un service de navires canadiens à Puerto Colombia.

De Puerto Colombia, le navire a gagné Carthagène, ville de soixante mille habitants et l'un des plus beaux ports naturels de l'univers. J'ai été reçu par une députation de la chambre de commerce et par des représentants du président de la république ainsi que du gouverneur de la province. Ensuite, j'ai conféré avec le gouverneur, et l'ancien gouverneur et avec beaucoup d'autres notables de la ville qui se sont montrés très désireux de voir s'accroître le commerce avec le Canada. La Colombie a produit sur moi une forte impression. D'abord, c'est un pays qui jouit d'un gouvernement constitutionnel et stable et voue des sentiments d'amitié à tout pays britannique. A un grand goûter offert par lui, le gouverneur a rappelé avec un visible plaisir dans son discours que dans la guerre pour l'indépendance et pour libérer le pays du régime espagnol, leur grand libérateur, Bolivar, reçut l'aide des forces anglaises. Le pays se développe rapidement. On construit des chemins de fer, on agrandit les canaux, on améliore les facilités de navigation, on exploite les gisements pétrolifères et les mines. Le groupe de la Standard Oil a entrepris la construction d'une canalisation de quatre cent milles, de l'intérieur des terres à Carthagène. En ce port, il y a un bassin pour trois ou quatre vapeurs ordinaires et l'eau est assez profonde pour les plus gros navires. Lors de notre visite, le grand vapeur *Tuscania,* de la ligne Anchor-Donaldson, était accosté.

Le commerce global de la Colombie s'élève à environ cent millions par année. Les échanges du Canada avec cette république, durant l'année terminée le 31 mars 1924, se chiffrent par $750,000, ainsi répartis: importations, $480,000 et exportations, $240,000. Les principaux produits exportés par le Canada sont l'aluminium, le ciment, le coton, la toile à voile, la farine — 2,568 barils — l'acier de construction, les autos, les pneus et le papier-tenture.

Les importations provenant de la Colombie consistent en bananes (8,378 régimes, café vert, 2,397,102 livres, café, n.d., 13,484 livres, et divers, valant ensemble $3,066,000.

La situation commerciale de la Colombie est bonne, et l'on pourrait y augmenter nos échanges en créant un service à vapeur convenable avec ce pays, en y envoyant un agent commercial et en prenant les mesures nécessaires pour y vendre les produits du Canada. De Cathagène notre navire se rendit à Cristobal-Colon située à l'entrée du canal de Panama. Le lendemain, j'allai visiter la ville de Panama, sur le Pacifique, à quarante-deux milles plus loin, et je me présentai chez le ministre anglais près la république de Panama. Il m'obtint une audience du ministre des affaires étrangères. Le jour suivant, accompagné du ministre anglais et du ministre des affaires étrangères, je fus reçu au palais par le Président de la République, un jeune homme de haute intelligence qui parlait un excellent anglais. Il m'exprima toute sa joie pour les bons souhaits que je lui fis au nom du Canada. Le Président et le ministre des affaires étrangères, ainsi que d'autres personnages dont je fis la rencontre, m'exprimèrent l'ardent désir de nouer des relations commerciales avec le Canada dont ils importeraient surtout de la farine et du poisson. Pendant mon séjour à Panama j'eus des entrevues avec des citoyens de la république de Costa-Rica qui me démontrèrent les avantages d'établir un courant de commerce entre notre pays et cette république qui est une des plus prospères de l'Amérique Centrale. Au nombre des bâtiments que j'ai vus passer dans le canal de Panama se trouvait un navire de notre marine commerciale parti d'Halifax pour Vancouver. De retour à Cristobal-Colon je gagnai la Jamaïque sur un des navires de la ligne Elder-Fyffe. Je trouvai les commerçants de la Jamaïque très mécontents de la manière dont le Canada avait traité cette île depuis la conférence des Antilles tenue en 1920. On prétend que nous n'avons pas observé fidèlement les conditions du traité relatives à l'entretien d'un service maritime avec installations frigorifiques. Ils disent que bien qu'ils nous aient acheté de grandes quantités de farine et autres produits, nous importons des bananes des Etats-Unis et autres produits tropicaux. L'année dernière nous avons acheté 2,000 régimes de bananes de la Jamaïque et 2 millions de régimes des Etats-Unis. Je prolongeai mon séjour dans l'île et conférai avec les hommes en vue de race blanche et de race noire.

Le gouverneur général, sir Samuel Wilson, et moi-même nous portâmes la parole à l'exposition des produits agricoles. Le lendemain

un dîner me fut offert sous les auspices de la chambre de commerce, présidé par le gouverneur. Autour des tables se pressaient plus de deux cents des citoyens les plus marquants de l'île. Je leur parlai comme à des frères et leur rappelai que nous avions combattu ensemble pour la défense de l'empire britannique; que nous ne devions pas nous quereller pour des question de seconde importance, désaccords étant généralement causés par quelques malentendus faciles à corriger après des négociations amicales. Après moi, le duc d'Athel, qui exploite un grand établissement d'industrie sucrière dans l'île avec l'aide des capitaux anglais, a prononcé un magnifique discours dans lequel il a démontré qu'on travaillerait à la grandeur de l'empire en organisant des relations de commerce plus étendues avec le Canada. Une résolution tendant à accepter l'invitation du gouvernement canadien fut votée d'enthousiasme à l'unanimité des voix. Subséquemment, la législature de l'île vota unanimement moins une voix la somme de $4,500 pour payer les dépenses de la conférence.

La Jamaïque est la plus grande des Antilles anglaises et la troisième en superficie dans toute la mer des Caraïbes, mesurant 4,000 milles carrés, avec près d'un million d'habitants. Elle a importé en 1902 des marchandises pour une valeur de 4,835,393 livres sterling ainsi réparties:

Etats-Unis	2,209,774
Royaume-Uni	1,373,252
Canada	647,943
Autres pays	604,424

L'île est un véritable paradis tropical. La chaleur est intense dans les basses terres; mais grâce à la complexion montagneuse du pays on atteint vite aux zones tempérées. En peu de temps, si l'on voyage en auto, on passe de l'extrême chaleur des terrains bas, couverts de jungles et de végétation tropicales, à une altitude où l'air devient frais et presque froid. L'île est capable de produire des fruits en quantités énormes. Certaines variétés accusent une diminution, à cause de l'instabilité des débouchés. Mais on constate une certaine amélioration. L'année dernière, les Jamaïquains ont acheté à l'étranger 300,000 barils de farine dans lesquels le Canada figure pour 202,048 barils. Ils ont exporté en 1923 les quantités de bananes suivantes:

	Régimes.
Aux Etats-Unis	9,680,000
" Royaume-Uni	2,758,205
" Canada	1,923
" autres pays	4,562

Pour ce qui est du sucre, 15,667 tonnes furent exportées au Canada; 6,805 tonnes en Angleterre et 2,660 tonnes dans d'autres pays. Ces chiffres sont pour l'année civile de 1924.

[M. Logan.]

En ce qui regarde les fruits, l'écart entre les prix touchés par le producteur et ceux que paie le consommateur est renversant. Durant mon séjour à la Jamaïque, les bananes se vendaient environ ½ cent pièce. Or, vous savez tous le prix que nous payons ces fruits au Canada.

Nous consommons annuellement au pays environ 18 millions de livres de pamplemousses, qui nous viennent presque exclusivement des Etats-Unis. Le producteur de pamplemousses d'excellente qualité et d'un goût délicieux à la Jamaïque touche en moyenne 2c. ½ par pièce, tandis que dans les principaux hôtels au Canada, on nous fait payer 30c.,—et parfois quelque 35c.—pour une moitié de pamplemousse.

De la Jamaïque, nous nous sommes rendus à Santiago de Cuba. La république de Cuba a une superficie de 44,164 milles carrés; elle a une population de trois millions d'habitants dont 800,000 sont des nègres. Les principaux produits de l'île sont le sucre et le tabac. C'est le pays du monde qui produit les plus grandes quantités de sucre. La récolte du sucre en 1922-1923 s'est élevé à 3,601,056 tonnes. La superficie totale des plantations de canne à sucre est de 1,384,812 acres et, en 1923, 125 fabriques de sucre étaient en exploitation. Le commerce de Cuba se chiffre à presque un billion de dollars. Le plus gros du trafic, cela va de soi, se fait avec les Etats-Unis, à la faveur d'un tarif de préférence mutuel de 20 p. 100; cependant, les Cubains importent pour plus de 100 millions par année des autres pays. Je suis arrivé à Santiago le midi et je suis reparti le lendemain matin. Dans l'intervalle, toutefois, j'ai été en mesure, grâce aux bons offices de l'administrateur de la banque Royale de discuter les questions commerciales avec quelques-uns des principaux citoyens de la ville.

Les hommes d'affaires de Santiago se plaignent de deux choses: Premièrement, du manque de moyens de communication suffisants avec le Canada et, en second lieu, de l'absence d'un représentant commercial officiel de notre pays à Cuba. Il serait possible à mon sens d'augmenter le chiffre de notre Commerce avec Santiago de Cuba qui possède un port magnifique; cependant, il faudrait commencer par nommer là-bas un commissaire du commerce parlant l'espagnol, qui surveillât nos intérêts dans toute la partie orientale de l'île de Cuba.

De Santiago de Cuba, nous avons fait par chemin de fer le trajet de 500 milles qui sépare cette ville de la Havane. Partout le sol est fertile et la population paraît jouir d'une grande prospérité. A la Havane, dont

la population se chiffre à 400,000 habitants, j'ai eu des entrevues avec le président et le ministre des affaires étrangères, par l'intermédiaire du consul anglais. Ce pays est susceptible de consommer des quantités surprenantes de denrées. Pour ne citer qu'un exemple, on importe à la Havane un million de douzaine d'œufs par mois. Pour l'exercice 1923, on estime à $5,482,283 la valeur des pommes de terre importées. De plus, les importations de morue représentent une valeur de $2,102,059; la farine, $8,514,785 sans compter 50 millions de livres de lait condensé. Cuba offre un excellent marché pour le fromage et les œufs; mais le Canada n'y joue qu'un rôle insignifiant; tous les œufs pour ainsi dire sont importés des Etats-Unis. Les aubains importent annuellement le porc salé, le saindoux, le jambon et les conserves de viande des Etats-Unis pour une valeur de 5 millions. De faibles quantités de foin canadien sont exportées à Cuba par les carbo-boats qui y transportent les pommes de terre. Nous avons actuellement un navire à vapeur qui fait directement le service entre le Canada et la Havane, de sorte que le foin canadien se vend à environ $3 de moins par tonne que celui des Etats-Unis sur le marché cubain. Les prix en vigueur à l'heure actuelle varient entre $25 et $27 la tonne. La Havane importe en moyenne 10,000 balles de foin par mois. Je ne saurais insister trop énergiquement sur la nécessité de nommer sans délai un commissaire du commerce de premier ordre à la Havane, tandis que les moyens de communication entre les ports canadiens et cette île devraient être plus nombreux.

Durant mon séjour à la Havane, l'association des banquiers canadiens et la délégation britannique donnèrent un banquet en mon honneur, de plus j'ai eu le temps de conférer avec plusieurs des principaux importateurs et exportateurs.

De la Havane, je me suis rendu à Key-West et à Miami et, de ce dernier endroit, à Nassau, dans les îles de Bahama où je suis débarqué le 21 février au matin. Cet archipel n'a guère d'importance au point de vue commercial; de même qu'aux Bermudes, l'influence américaine y est fortement sentie. On porte beaucoup d'attention au tourisme. Le gouvernement a placé une somme d'au delà de 2 millions dans l'entreprise du nouvel hôtel Colonial, qui est sous la direction et le contrôle de la Munson Steamship Line. Le gouverneur a offert un déjeuner en mon honneur auquel étaient présents le secrétaire colonial, le président de l'Assemblée législative, l'administrateur de la banque Royale et plusieurs autres. Après le déjeuner, j'ai été reçu à la résidence du gouverneur ainsi que par l'honorable Harcourt Malcolm, qui était l'un des représentants des îles de Bahama à la Conférence du Canada et des Antilles, en 1920. J'ai quitté Nassau, en route pour Ottawa, le 23 février dernier.

Je n'ai pas eu le temps de visiter Haïti, la république de Saint-Domingue ni Porto-Rico et je le regrette infiniment. Les renseignements que j'ai recueillis me convainquent qu'il serait fort à propos que le Canada eût des communications par paquebots avec les républiques de Haïti et de Saint-Domingue. Nous avons importé de grandes quantités de sucre de Saint-Domingue l'année dernière, mais nous lui avons vendu très peu de nos produits en retour. Pour représenter officiellement le pays au point de vue commercial, nous devrions nommer là-bas un agent parlant couramment l'espagnol. Haïti a une population de 2 millions d'âmes et la République dominicaine de neuf cent quatre-vingt mille. Haïti importe annuellement des Etats-Unis des marchandises au montant de 10 millions de dollars, mais les exportations du Canada dans ce pays ne comptent guère. En 1922, deux cent cinquante et un vapeurs ont fait escale à Port-de-France. Les importations des Etats-Unis dans cette république se sont chiffrées à $6,480,105, et du Royaume-Uni à $2,085,055, mais le Canada n'est pas mentionné dans les rapports du commerce de Haïti. Les principales importations sont des cotonnades, des articles de fer et d'acier, des denrées alimentaires, au montant de $4,336,201, des machines, des huiles, des peaux. Les principales exportations sont du sucre pour une valeur de $9,192,172, dont une partie considérable a été importée par le Canada; du cacao, au montant de $3,054,071. En 1922 sept cent quarante et un steamers d'un tonnage global de 911,596 tonnes, la cargaison incluse, ont pris des chargements dans les ports de cette république.

Etant donné notre besoin de fruits tropicaux à meilleur marché et notre désir de nous les procurer de pays britanniques, je suggérerais que nous enlevions autant que possible les droits douaniers sur les fruits importés par les ports canadiens. Cette politique entraînerait une perte de revenus, mais ce serait un bienfait pour les consommateurs et les recettes de nos chemins de fer et de nos navires seraient largement accrues, de sorte que les déficits de notre réseau national et de notre marine de commerce diminuerait d'autant.

J'ai mentionné au début de mes observations, monsieur l'Orateur, les invitations du premier ministre que j'ai transmises à ces îles et à ces contrées d'assister à une conférence à Ottawa ce printemps. Je suis heureux de vous apprendre que tous ont accepté à l'exception des îles

Bahama. Mais, comme le gouverneur de cette colonie a recommandé à la législature actuellement en session d'accepter, il n'est pas douteux qu'un délégué sera nommé d'ici à quelques jours.

Il est clair qu'au nombre des demandes qui seront faites par les délégués sera l'abolition de l'épreuve du sucre type de Hollande, qui n'est plus appliquée que par le Canada et la Turquie. Elle est basée sur la couleur du sucre et est déterminée chaque année à Rotterdam, en Hollande. La couleur type tend à l'importation des Antilles anglaises d'un sucre d'une qualité inférieure. J'ai vu, dans l'une des plus grandes fabriques du sucre d'une pure et belle cristallisation mais qui était soumis à un procédé de coloration pour être du type de Hollande. J'ai constaté toutefois que les producteurs sont très raisonnables. Ils comprennent l'importance de l'industrie du raffinage au Canada et je ne pense pas qu'ils eussent des objections sérieuses à un type convenable déterminé par l'épreuve au polariscope, qui est à la fois scientifique et sûre. Mais ils s'opposent énergiquement à un simple examen des yeux. Si le type de Hollande a été aboli par des pays tels que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, pourquoi le Canada le maintiendrait-il de concert avec la Turquie?

Les deux plus grands moyens d'établir un commerce entre notre pays et les Antilles anglaises et autres contrées de la mer des Antilles et des environs sont d'habiles commissaires du commerce et un meilleur service maritime non seulement pour le fret mais pour les passagers également. Les Canadiens visitent rarement ces magnifiques pays dont les habitants ne viennent pas souvent non plus au Canada. Nous devrions mieux nous connaître et adopter une politique commune de commerce dans les limites de l'empire.

En ce qui concerne les commissaires du commerce, nous devrions établir des agences aux Bermudes et dans toutes les îles et les pays de la mer des Antilles. En outre, dans des contrées telles que la Martinique, la Guadeloupe et Haïti, où le français seul est parlé, l'agent devrait être un Canadien de langue française, et au Venezuela, dans la Colombie, au Panama, à Costa-Rica, dans la République dominicaine et à Santiago de Cuba, où l'on ne parle que l'espagnol, il faudrait des agents canadiens parlant l'espagnol.

Cependant, le plus sérieux des problèmes est probablement celui du transport. Tous reconnaissent que le service actuel n'est pas satisfaisant, surtout le service mixte du fret et des passagers pour la Jamaïque. Les routes ont été établies et les navires construits d'après les clauses de la convention. Mais ils sont impropres aux passagers aussi bien qu'au fret et l'exploitation se fait à grande perte. Je crois même que le gouvernement canadien perd tous les ans environ 465,000 dollars et nous violons continuellement les conditions de la convention. Nous sommes convenus de donner un service bi-mensuel, mais nous refusons d'en fournir un de moins de toutes les trois semaines, et nous n'avons pas essayé d'avoir des entrepôts frigorifiques. Il n'y aura pas de nouvelle convention possible à moins que les délégués ne soient certains que ces conditions seront fort améliorées. Ils demanderont un service semi-mensuel, aller et retour, durant toute l'année, de navires de première classe, entre Saint-Jean et Halifax et Demerara, en passant par le groupe d'est; de même qu'un service semi-mensuel, avec des navires de la même catégorie, partant de Montréal en été et de Saint-Jean et Halifax en hiver à destination du groupe d'ouest et de la Jamaïque. Il faudra donc six nouveaux paquebots,—et il ne faut pas oublier un service supplémentaire entre la Jamaïque et le Honduras britannique. Ces navires pourraient recevoir 100 passagers de première classe, 30 de deuxième et 100 de troisième, outre les passagers de pont; on pourrait les munir des installations les plus modernes pour la manutention des marchandises expédiées et la conservation des fruits en chambre fraîche. Il leur faudrait une vitesse de quinze nœuds, au besoin.

Le Gouvernement peut fournir ce service de deux manières: ou bien confier l'entreprise à une compagnie particulière, ou y affecter la Marine de l'Etat.

La Royal Mail Steam Packet Company offre d'affecter quatre nouveaux navires à moteur à un service semi-mensuel entre Halifax, Saint-Jean et Demerara par voie du groupe d'est pendant dix ans en échange d'une subvention qui revient à quelque $534,000 par année. Il faut croire que pour entreprendre en même temps le service du groupe d'ouest elle exigerait un supplément annuel de $300,000. Donc il nous coûtera $834,000 par année de confier ce service à une compagnie particulière. On peut difficilement attendre des Antilles, de la Guyane anglaise et du Honduras britannique plus de $200,000 par année; donc en définitive l'entreprise coûterait $634,000 au Trésor canadien. A l'expiration des dix ans nous aurions versé à la compagnie $6,340,000; la compagnie serait propriétaires des navires et nous n'aurions que ses reçus.

Mais supposons qu'à la flotte du service antillais de la Marine marchande de l'Etat canadien nous ajoutions six navires nouvellement construits,—des gens qui savent à quoi s'en tenir m'assurent que ce nombre sera suffi-

sant, pourvu que les vapeurs eussent la vitesse indiquée plus haut—pour desservir les deux groupes et faire escale aux ports septentrionaux de l'Amérique du Sud. Ces navires pourraient être construits en Canada par des ouvriers canadiens avec des matériaux canadiens. On estime que cette construction coûterait $7,800,000 et qu'en dix ans la valeur des bâtiments ne déprécierait pas plus de 50 p. 100. Si les Antilles pouvaient payer une contribution annuelle de $200,000, le Canada encaisserait 2 millions en dix ans. Nous aurions donc déboursé $5,800,000, mais nous aurions les navires valant au bas mot $3,900,000; donc notre perte, même si l'exploitation de ces navires ne rapportait aucun bénéfice, ne serait que de $1,900,000, soit $4,440,000 de moins que si nous accordions l'entreprise à une compagnie privée. Je suis convaincu que l'essor notable du commerce entre le Canada et ces îles du sud, qui va bientôt imprimer une vive impulsion à la navigation, assure que l'exploitation d'une pareille ligne sera très rémunératrice. Selon moi, la Marine marchande du Canada, dût-elle abandonner toutes ses autres routes, devrait maintenir son service des Antilles de concert avec les chemins de fer Nationaux. En passant, je suggère que le nom soit changé de Marine marchande de l'Etat canadien à celui de compagnie de navigation Canadienne-Nationale.

Ce sont Saint-Jean et Halifax qui suscitent le plus d'opposition contre l'utilisation de la Marine marchande pour le service du sud. On craint là-bas que sous le régime projeté les départs ne soient moins fréquents qu'aujourd'hui, à destination de ces ports et des Antilles. Toutefois je soumets un projet qui assure aux ports des Provinces maritimes un service supérieur de beaucoup, à tout ce qu'ils ont jamais connu, qui rendrait plus avantageuse la route du Saint-Laurent et en outre assurerait plus de trafic au réseau National-Canadien, détail fort appréciable, vu nos énormes déficits.

Le voici: au lieu d'effecter cinq navires à deux services distincts sur deux routes différentes, employons six vapeurs, une seule ligne, qui desserve au complet les Antilles et les ports septentrionaux de l'Amérique du Sud. Les départs du Canada pourraient être hebdomadaires et les deux groupes seraient desservies à tour de rôle, c'est-à-dire que la première semaine le navire irait par voie du groupe d'est et au retour passerait par le littoral nord de l'Amérique du Sud, la Jamaïque, Haïti, Cuba et Nassau; la semaine suivante le voyage d'aller se ferait par voi du littoral nord de l'Amérique du Sud, la Jamaïque, Haïti, Cuba et Nassau et en revant on passerait par le groupe d'est. Pendant l'hiver les navires partiraient de Saint-Jean et d'Halifax et en été les départs seraient partagés et aboutiraient alternativement à ces deux ports et celui de Montréal. Par exemple un navire quittant Halifax et Saint-Jean et visiterait les îles Sous le Vent, les îles du Vent, la Barbade, la Trinité et Demerara; au retour il passerait par la Trinité, La Guayra (Venezuela) Curaçao, un port en Colombie, la Jamaïque, un port de Cuba, un port d'Haïti, puis Nassau et de là à Montréal.

Une semaine après ce départ d'Halifax et de Saint-Jean, un navire quitterait Montréal avec les marchandises que transportent maintenant le *Canadian Fisher* et le *Canadian Forester*. Il passerait par Charlottetown (I.P.-E.) et le détroit de Canso vers l'ouest et les ports de l'Amérique du Sud jusqu'à Demerara, retournant par la Trinité, la Barbade, les îles Sous le Vent et de là, non pas à Montréal, mais à Saint-Jean et Halifax. Le voyage suivant, une semaine après, se ferait d'Halifax et Saint-Jean et se terminerait à Montréal. On aurait ainsi un service bimensuel d'Halifax et Saint-Jean et le même de Montréal, mais cela ferait un service hebdomadaire du Canada.

Le service serait le même en hiver qu'en été, sauf que tous les navires partiraient d'Halifax et Saint-Jean chaque semaine pendant les mois d'hiver; ils iraient non seulement aux endroits actuellement desservis, mais dans des pays où l'on n'attend qu'un service direct pour faire des affaires. Je ferai remarquer que toutes les marchandises passant par les ports des Provinces maritimes pourraient être transportées par le chemin de fer national. Il faudrait que les navires fussent d'au moins 5,000 ou 6,000 tonneaux et construits pour le transport non seulement des marchandises, mais aussi des voyageurs.

On aurait donc d'abord un service hebdomadaire de voyageurs et de marchandises du Canada aux Antilles et aux pays voisins de la mer des Antilles. En hiver, les navires partiraient des ports des Provinces maritimes et, en été, alternativement de Montréal et d'Halifax et Saint-Jean.

Les pays situés au sud du cercle où les navires se rencontreraient auraient un service très fréquent et l'on établirait ainsi une communication entre l'est et l'ouest des Antilles qui n'existe pas à l'heure actuelle.

Ce service permettant à une personne de partir du Canada et d'y retourner sans changer de navire après avoir fait tout le tour de la mer des Antilles et visité un grand nombre d'endroits très intéressants et historiques, deviendrait vite populaire parmi les touristes.

Le service actuel de marchandises du Canada à Demerara assuré par les navires de la Marine marchande de l'Etat, continuerait, car les vapeurs rapides ne pourraient pas suffire à transporter toutes les marchandises à amener au nord. Si la Royal Mail Steam Packet Company devait continuer son service de marchandises, les habitants des îles de l'est auraient mieux qu'un service hebdomadaire, surtout si le Pacifique-Canadien n'abandonnait pas cette ligne.

Comme je l'ai déjà dit, si le service était assuré par la Marine de commerce de l'Etat, les navires seraient construits en Canada et leurs équipages seraient composés de Canadiens, tandis qu'une compagnie particulière ferait probablement construire ses navires en Angleterre, ou bien, comme l'a fait récemment une compagnie anglaise, en Allemagne, où le coût de la production est maintenant très bas. A l'heure actuelle, il n'y pas de Canadiens sur les navires de la Royal Mail Steam Packet Company, à l'exception des médecins du bord.

Avant de terminer ce rapport, on me permettra de parler de l'importation directe des bananes en Canada. En 1924, nous avons importé 2,429,656 régimes et presque tout venait des Etats-Unis. Là-dessus, 1,867,266 régimes ont été importés entre mai et octobre inclusivement. C'est la saison durant laquelle le port de Montréal est ouvert; bien entendu, les ports de Saint-Jean et d'Halifax sur l'Atlantique, comme celui de Vancouver et les autres ports du Pacifique sont libres pendant toute l'année. Vancouver serait logiquement le point de distribution des bananes pour la région à l'ouest de Winnipeg, tandis que la région située à l'est de cette ville serait desservie par Montréal durant les mois d'été. Cela ne coûterait pas plus cher d'approvisionner le centre et une partie de l'ouest par Montréal et Vancouver que cela ne coûte actuellement par New-York et un port du Pacifique. Je dis cela parce qu'il est possible qu'on demande lors de la conférence d'imposer un droit disons de 50c. par régime sur les bananes venant des Etats-Unis, tandis qu'on laisserait entrer en franchise les bananes venant directement des Antilles.

Je dirai, en terminant, qu'après les minutieuses recherches faites au cours de mon long voyage, car j'ai toujours tâché de puiser mes renseignements à une source autorisée, je suis plus que jamais convaincu que le Canada aurait grand avantage à commercer avec ces pays du sud. Ce sera un débouché considérable et toujours croissant pour nos produits agricoles et nos produits fabriqués; nous aurons aussi les produits tropicaux à meilleur marché. Nous avons cet avantage, c'est que les banques canadiennes ont tracé la voie; c'est à nous de la suivre.

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

Reprise de la séance

2e LECTURE D'UN BILL D'INTERET PRIVE

2e lecture d'un projet de loi (bill n° 21) présenté par M. Casgrain, concernant la "Marconi Wireless Telegraph Company".

M. BOYS: Je tiens à déclarer que je ne suis pas le parrain de ce projet de loi, mais un de mes amis, avoué d'Ottawa, m'a demandé ce que je pourrais faire pour qu'il soit renvoyé au comité des bills d'intérêt privé. Je lui ai demandé un exposé clavigraphié de son objet et il me l'a donné. Depuis, j'ai revu le projet de loi et je ne vois pas pourquoi on ne lui donnerait pas sa deuxième lecture pour l'envoyer devant le comité. Je vais brièvement passer en revue ses articles.

Le premier article propose de changer le nom de la Marconi Wireless Telegraph Company, Limited, en Canadian Marconi Company; le seul but étant de racourcir le nom. Le but du second article est de ratifier un règlement approuvé par les actionnaires et qui réduit la valeur au pair des actions de $2.50 à $1, le capital-actions conservant sa même valeur. L'article 3 annule les anciens articles 7 et 11, et, d'après ce que je puis constater, le seul changement important est dans l'article 11 par lequel, sous l'ancienne charte, les règlements augmentant ou diminuant le capital-actions de la compagnie devaient être adoptés par des actionnaires détenant les deux tiers du capital souscrit, alors que l'article actuel ne demande que les deux tiers des actionnaires votant. L'article 4 permet à la compagnie d'exploiter la téléphonie sans fil comme ce qu'elle exploite actuellement. Je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à l'adoption de ce projet de loi qui semble n'intéresser que la direction particulière de la compagnie. Même s'il existe des objections, on pourra les discuter devant le comité des bills d'intérêt privé où nous pourrons entendre les représentants de la compagnie et ceux qui s'opposent au bill. En l'absence du parrain du projet de loi, je demande sa seconde lecture.

(La motion est adoptée et le bill lu une 2e fois).

2e LECTURE D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES CHEVALIERS DE PYTHIAS DU CANADA.

M. BOWEN (au nom de M. Maybee) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n°

38 dont le but est de constituer en corporation les Chevaliers de Pythias du Canada.

L'hon. M. ROBB: Expliquez-vous.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas étudié le bill, mais il me semble qu'il a pour but de constituer en corporation les Chevaliers de Pythias selon les dispositions qui accompagnent ordinairement la constitution en corporation des sociétés de secours mutuels. Apparemment on veut englober la société des Etats-Unis qui, jusqu'à ce jour, a dirigé les affaires des membres au Canada. Les buts de la société sont ceux d'une société fraternelle et mutuelle et on trouve les dispositions habituelles touchant le fonds d'assurance, les bénéfices mortuaires, les bénéfices aux vieillards et ainsi de suite. Je crois que nous pourrions renvoyer ce bill au comité des bills d'intérêt privé.

L'hon. M. ROBB: Avant que nous l'adoptions en seconde lecture, et afin que cette opinion soit portée au hansard, je dois dire qu'il ne s'agit pas des Chevaliers de Pythias tels qu'ils sont connus au Canada. C'est une nouvelle organisation demandant qu'on lui accorde le statut d'une société fraternelle composée surtout de nègres. Les honorables députés verront qu'on parle des "Chevaliers de Pythias d'Afrique et d'Australie" et le ministère a reçu une protestation des Chevaliers de Pythias des Etats-Unis. Le ministère ne s'oppose pas au projet de loi. De fait, il reconnaît que ceux qui demandent cette constitution en corporation jouissent des mêmes droits que les blancs, mais il est possible qu'il soit nécessaire de modifier le nom quand le bill sera devant le comité.

L'hon sir HENRY DRAYTON: C'est une affaire qui regarde le comité.

M. CALDWELL: Il existe déjà au Canada une société des Chevaliers de Pythias qui a des ramifications aux Etats-Unis. Il serait fort regrettable de voir accorder une charte qui pourrait invalider les droits et privilèges de l'association canadienne actuelle. Je crois que nous aurions sérieusement tort d'accorder cette charte sons comprendre parfaitement les effets qu'elle pourrait avoir sur l'organisation qui existe déjà.

L'hon. M. ROBB: C'est une question qui pourra être délibérée par le comité.

(La motion est adoptée et le bill lu une 2e fois).

2e LECTURE D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER JOLIETTE AND NORTHERN.

M. HANNA (au nom de M. Denis, de Joliette) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 39) concernant la compagnie de chemin de fer "Joliette & Northern".

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant que la motion soit adoptée, je désirerais savoir du ministre des Chemins de fer quel montant d'obligations le Gouvernement permet actuellement d'émettre, par mille de parcours. La limite était autrefois de $20,000, par mille puis elle passa à $25,000 par mille, plus tard, à $35,000 par mille, et lorsque la construction était particulièrement onéreuse, elle dépassait cette somme. Dans le cas actuel l'on dit $45,000 par mille. C'est une question à examiner en comité, mais c'est au Gouvernement à y voir.

L'hon. M. GRAHAM: L'on me dit que ce sera très dispendieux, mais je n'ai pas examiné la chose. J'appellerai l'attention des membres du comité sur ce point et leur demanderai de le surveiller soigneusement car le chiffre des obligations à émettre est un point essentiel.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

2e LECTURE DE DEUX PROJETS D'INTERET PRIVE

Le 1er (bill n° 40), déposé par M. Chevrier, relatif à la compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa.

Le 2e, (bill n° 42) déposé par M. Church, tendant à modifier la loi des commissaires du port de Toronto.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Robb, ministre intérimaire des Finances, l'invitant à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. HOEY: Je suis sûr de correspondre aux sentiments de tous les honorables membres de cette Chambre en m'empressant de féliciter et de remercier l'honorable député de Cumberland (M. Logan). Le rapport instructif et encourageant qu'il vient de faire sur le projet de développer les relations commerciales entre les Antilles et le Canada mérite notre reconnaissance et celle du peuple canadien. L'honorable député est un Canadien de belle taille, et même s'il n'avait pas prononcé de discours ni participé à un de ces somptueux banquets dont il a parlé je crois qu'il eût quand même vivement impressionné ceux qu'il a rencontrés et donné une magnifique idée du Canada.

Monsieur l'Orateur, le ministre intérimaire des Finances en est à son deuxième, et le Gouvernement actuel, à son quatrième exposé

financier. Je suis de ceux qui croient que la politique d'un gouvernement et surtout ses directives formulées dans ce discours doivent correspondre, raisonnablement du moins, au programme et aux promesses qui lui ont obtenu le pouvoir, si nous voulons maintenir la confiance du peuple canadien dans ses institutions politiques et éviter les méthodes violentes de Gouvernement. Trois de ces quatre exposés ressemblent au programme libéral de 1919 à peu près comme une photographie du premier ministre rendrait les traits du très honorable chef de l'opposition M. Meighen. Il y peut y avoir des ressemblances, mais je n'ai pas encore réussi à les trouver. L'on a dit que le budget de l'an dernier était un pas dans la bonne voie. On l'a présenté comme l'avant-coureur et le précurseur d'autres budgets qui devaient en finir avec la protection et en extirper toute trace du programme libéral. Bon nombre de membres de notre groupe l'interprétant ainsi, l'appuyèrent, et il fut approuvé haut la main. Plusieurs élections complémentaires ont eu lieu depuis. Le peuple a été consulté et dans tous les cas, sauf un seul, il a ratifié à des fortes majorités l'attitude du Gouvernement. Considéré du point de vue actuel, je ne puis m'empêcher de dire que le budget de l'an dernier n'était pas un pas dans la bonne voie mais un mouvement désespéré, le mouvement de l'homme garotté qui sachant qu'il lui sera difficile de se remettre sur pied, s'appuie à un pilier pour ne pas tomber.

Je prétends que ce pays n'a jamais eu autant besoin d'une revision du tarif et que jamais la nécessité n'en a été si généralement reconnue. Il y en a qui demandent le relèvement du tarif pour le bien de l'industrie, et d'autres qui prétendent qu'il devrait être abaissé afin d'aider aux producteurs des choses fondamentales, mais tous reconnaissent la nécessité d'une révision. On peut considérer que c'est un acte de patriotisme d'attirer l'attention sur les usines fermées et les chômeurs de l'est du Canada, mais pourquoi qualifierai-t-on de pessimiste à outrance celui qui parle des fermes abandonnées et des conditions qui existent actuellement dans l'Ouest canadien? Je me suis rendu compte, depuis un certain temps, combien il était presque impossible à un représentant de l'Ouest de faire au sujet du tarif une déclaration que l'on ne considèrerait pas entachée de partialité et de préjugés; c'est pourquoi je veux appuyer mes avancés du témoignage d'hommes d'affaires marquants qui sont peut-être mieux postés, de par leur expérience et la position qu'ils occupent, pour exprimer une opinion sur le tarif. Je citerai d'abord M. McLean, de Bathurst (Nouveau-Brunswick). M. McLean reçut une lettre du secrétaire de l'Association des manufacturiers, section des Provinces maritimes; en réponse à cette lettre M. McLean dit:

"Nous constatons que le fabricant canadien exige presque invariablement du consommateur canadien le prix qu'il demande à l'étranger et qu'il y ajoute le montant de la protection dont il jouit en vertu du tarif. Tant que nous n'aurons pas fait comprendre au fabricant canadien qu'il opprime le consommateur et qu'il doit modifier sa manière d'agir, il nous faudra lutter et travailler ferme pour maintenir notre commerce dans les Provinces maritimes. Nos principaux produits proviennent surtout de la ferme, de la forêt, des mines et de la mer, et il nous faut un marché étranger pour les écouler.

"Ce dont nous avons besoin pour assurer notre prospérité c'est de pouvoir nous procurer les articles dont nous avons besoin à meilleur compte que ne le permet le tarif de protection; il importe aussi d'avoir de plus vastes débouchés pour l'écoulement de nos produits. Nous ne pouvons trouver ce débouché au Canada pour deux raisons: d'abord, notre position géographique et la cherté du transport ferroviaire nous ferment le marché canadien, où nos produits pourraient être consommés, et, secondement, toutes les parties du Canada produisent des articles semblables aux nôtres et nous font concurrence sur le marché."

Il termine par cette observation significative:

"Le fabricant canadien qui veut écouler ses produits sur le marché canadien devrait pouvoir se passer de tutelle, et s'il ne peut le faire maintenant, il ne le pourra jamais. Il n'est nullement à craindre que le consommateur canadien achète les produits étrangers si l'article canadien se vend aussi bon marché et est d'aussi bonne qualité."

L'autre autorité dont je veux invoquer le témoignage a été citée par l'honorable député de Northumberland (M. Snowball), qui a omis le passage le plus intéressant, c'est l'honorable F. B. McCurdy, ancien ministre des Travaux publics dans le cabinet de mon très honorable ami (M. Meighen). Il dit:

"Que l'on me permette de parler de la soi-disant politique nationale, ou de protection, qui a certainement fait la prospérté et la richesse des manufacturiers d'Ontario et de Québec, même s'ils doivent traverser une période difficile.

"La production en masse des grands centres industriels a acculé au pied du mur les petits établissements de cette province; la faillite de ces derniers fut le signal pour les gros manufacturiers d'augmenter leurs prix autant que le permettait le tarif. Cela provoqua l'établissement au Canada, au cours d'une période de vingt-cinq ans, de 700 succursales de fabriques américaines, dont il n'en existe pas encore une dans ces provnces. Cela a permis à une fabrique d'automobiles qui peut exporter 60,000 voitures par an sur le marché étranger et faire concurrence aux Etats-Unis d'exiger du consommateur de cette province ou d'autres parties du Canada de 50 à 60 p. 100 de plus que le prix d'une voiture analogue vendue aux Etats-Unis. C'est très bien sans doute pour les districts de Windsor et d'Oshawa où les fabriques sont établies, mais c'est le glas économique pour l'acheteur.

"Il reconnaît que les Provinces maritimes et l'Ouest souffrent au même degré du fait d'une telle politique tarifaire. Aucune n'en profite car il leur faut vendre la plupart de leurs produits à l'étranger. Parlant des provinces centrales, il dit, plutôt amèrement:

"Elles n'ont pas besoin de notre bœuf, de notre fromage, de notre beurre, de nos œufs, de notre bois ni de nos fruits, et il nous faut exporter nos produits:

Nos pommes de terre à Cuba, notre poisson au Brésil et dans la Méditerrannée, notre bois à l'étranger, nos pommes en Angleterre, faisant partout la concurrence au reste du monde et vendant bon marché afin de nous procurer l'argent nécessaire pour l'achat de choses fabriquées dans le Canada central et que l'on nous vend à l'abri d'un mur tarifaire qui écarte toute concurrence. Les dispositions du tarif favorisent les grands centres et ne font aucun cas de nos besoins."

"Ce dont nous avons besoin pour notre prospérité. c'est l'opportunité de vivre notre propre vie, de développer nos ressources et d'accroître notre culture avec la protection d'une politique tarifaire qui convient à nos besoins, une politique équitable qui a fait défaut en notre pays depuis cinquante ans."

La troisième citation que je désire faire ne vient pas des Provinces maritimes mais de la ville de Montréal; la vérité vient parfois de Nazareth. M. F. P. Jones, président et gérant de la Canada Cement Company, exprima au cours d'un discours prononcé devant la Société commerciale de l'université McGill, le 22 janvier, certaines idées qui intéresseront la Chambre. M. Jones n'appartient pas au parti progressiste; il n'en est pas partisan. Il n'habite pas l'Ouest canadien, mais la ville de Montréal; et s'il y a dans cette ville un homme qui réussit mieux dans les affaires, je ne le connais pas. Il ne traite pas la question du tarif au point de vue du politicien mais au point de vue de l'homme d'affaires. Je l'ai déjà entendu parler un langage plus sévère au sujet du tarif, mais la citation que je vais faire est assez catégorique.

"Je ne me propose pas de discuter le libre-échange ni la protection; je ne parlerai pas du tarif au point de vue politique; mes remarques s'appliquent également au gouvernement du jour et à tous les gouvernements précédents.

Je prétends que, s'il nous faut avoir un tarif,—et nous en avons un en Canada,—nous ne saurions lui assigner que deux fins:

Premièrement, assurer les recettes dont nous avons grand besoin dans un pays ayant une dette comme la nôtre;

Deuxièmement, assurer du travail à nos gens et faire prospérer le pays.

Voilà les deux seules raisons logiques d'un tarif, et si un tarif donne ces résultats, c'est tout ce que l'on peut en attendre.

Notre tarif actuel accomplit-il ces deux objets? Je prétends qu'il n'en fait rien, qu'il ne vise même pas à le faire; et quand je parle du tarif, je ne songe pas seulement au tarif Mackenzie King, mais au tarif canadien tel qu'il existe ou tel qu'il a existé depuis quelques années.

Je crois que le tarif actuel a été fait par des gens qui sont accourus à Ottawa pour exprimer leurs vues; il en est résulté que le tarif a été fait non pas en vue de procurer des revenus ou de l'emploi, mais afin de répondre aux vues exprimées à Ottawa de temps à autre par diverses délégations.

Plus de 80 p. 100 des marchandises qui entrent en franchise avec notre tarif actuel ne bénéficient qu'à une classe privilégiée, mais non pas à toute la population du Canada.

Puis-je passer à une autre citation d'un personnage qui n'est pas inconnu dans cette Chambre non plus que dans tout le pays?

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant cela, ne serait-il pas juste que l'honorable député dise à la Chambre l'opinion de M. Jones?

M. HOEY: Je parlerai plus tard de M. Jones. M. Henri Bourassa, dans un article récent, dit ceci:

Nous, de l'est, devrions cesser de regarder les provinces de l'Ouest comme l'Angleterre regardait jadis ses colonies: comme des champs d'excellents placements, de commerce et d'exploitation pour la mère patrie.

Ceci étant donné, on devrait trouver le moyen d'empêcher la concentration excessive de la richesse et du capital dans quelques villes de l'est et pratiquement la mainmise de deux ou trois banques sur toutes les institutions de crédit.

Je ne sais trop si je devrais ajouter à cela mes propres opinions sur le tarif. Chaque année, quand je retourne dans l'Ouest, je me demande si l'on ne pourrait trouver un compromis, qui serait juste pour toutes les parties du Dominion. Mais quand je viens en contact avec mes compatriotes de l'Ouest, quand je me mêle à eux, quand je vois la situation désavantageuse dans laquelle ils travaillent, je suis forcé de conclure qu'il se présente des difficultés très grandes, je dirai même insurmontables. L'agriculteur de l'Ouest a aujourd'hui à faire face à certaines difficultés que nous ne pouvons jamais espérer craindre. En premier lieu, il y a la longue saison d'hiver, qui nécessite de chauds logements, des dépendances importantes, des vêtements coûteux pour le garantir contre les rigueurs de l'hiver de l'Ouest. A part cela, il peut se faire que nous ayons de mauvaises récoltes. Nous en avons eu dans le passé et nous pouvons les craindre dans l'avenir; de fait, nous ne pouvons les éviter. Si l'agriculteur de l'Ouest pouvait compter chaque année sur une bonne récolte, il pourrait être prospère et peut-être pourrait-il réaliser des bénéfices quelle que soit la politique fiscale, mais nous n'avons pas cette garantie. Puis on pourrait parler de la sécheresse, de la rouille, des sauterelles, de la grêle, de la gelée hâtive et de cent autres choses. Voilà des désavantages naturels que nous ne saurions éviter. En songeant bien à ces désavantages naturels, je suis forcé de conclure que, si l'on veut établir l'agriculture sur une base profitable dans l'Ouest du Canada, il faut réduire les désavantages artificiels au strict minimum. Je dis cela parce que je me rappelle que seulement un tiers de notre terre arable est en culture, et je me rappelle aussi que, dans les plaines de l'Ouest, en une seule saison, nous avons produit 400 millions de boisseaux de blé. Si l'on pouvait rétablir l'agriculture sur une base profitable, si l'on pouvait doubler le rendement de ce pays, si nous avions un rendement de 800 millions de

boisseaux, au lieu de 400 millions, je vous le demande, monsieur l'Orateur, quel en serait l'effet sur la puissance d'achat du peuple canadien et sur nos chemins de fer? Et il me semble que, si l'on n'agit pas rapidement de ce côté, on ne pourra le faire nulle part ailleurs en Canada. Le chef de l'opposition officielle (M. Meighen), l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler), l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion) et d'autres honorables députés reconnaissent que, du moins pour le moment, notre politique fiscale impose un fardeau sur les producteurs de matières premières. Selon moi, cela indique que nous avons fait un bon pas vers la solution de ce problème.

Maintenant, quelles sont les deux raisons principales pour lesquelles on n'a pas voulu réduire le tarif cette année? La première que je compte entendre exposer par les occupants des banquettes ministérielles, le moment où quelque membre du Gouvernement rompra le silence, sera la question de revenu. On nous dira que l'on ne peut réviser le tarif parce que cela porterait atteinte aux ressources financières du pays.

Qu'on me permette de nouveau de citer un extrait du discours prononcé par M. Jones dans les circonstances que j'ai rapportées:

> Au point de vue du revenu, notre tarif a piteusement échoué. Je n'entrerai pas dans les détails, mais je dirai que nos importations en Canada sont, en chiffres ronds, d'un billion par année. En 1921, elles ont atteint le chiffre de $1,240,000,000; en 1922, elles sont tombées à $747,000,000; en 1923, elles ont été de $802,000,000; elles augmentent aujourd'hui. En 1923, le revenu provenant des douanes a été de $130,000,000. Les quatre dixièmes des importations entrent en franchise, ou à peu de chose près; un dixième est sujet à un droit d'entrée de 5 p. 100; un autre dixième, à un droit variant de 7½ à 12½ p. 100; les quatre dixièmes restants, soit environ 400 millions de dollars, fournissent presque tout le revenu provenant de notre présent tarif douanier, et les droits vont jusqu'à 40 p. 100.

M. Jones préconise ensuite ce qu'il appelle un tarif uniforme, non seulement quant aux produits manufacturés qui entrent au pays, mais aussi au sujet de la matière première, ce qui, prétend-il, augmenterait le revenu public de 120 millions de dollars. Mais il ajoute:

> Notre tarif actuel est-il juste à l'égard des ouvriers? Accorde-t-il une protection égale à tous les ouvriers? Augmente-t-il le coût de la vie, aux dépens du pauvre et à l'avantage du riche? Tous les droits spécifiques que nous avons imposent un fardeau injuste au pauvre, par rapport à l'homme riche. Prenons le thé comme exemple. On impose un droit de 10c. la livre sur le thé. On peut acheter le thé aujourd'hui de 50c. à $1 la livre, à Montréal. Quand le pauvre boit du thé, il le paie probablement 50c. la livre, versant par conséquent 20 p. 100 de la valeur de son breuvage au trésor public. Quand l'homme riche boit du thé, il achète probablement du thé de $1 la livre, versant par conséquent 10 p. 100 de ce montant au trésor public. Les mêmes remarques s'appliquent aux figues...

J'aimerais que le ministre intérimaire des Finances (l'hon M. Robb) n'oublie pas ces paroles quand il négociera un traité avec les Australiens.

> Les mêmes remarques s'appliquent aux figues, aux dates, au raisin, au petit raisin de Corinthe, et à toutes les marchandises sur lesquelles est placé un droit spécifique; on favorise le riche de ce pays plutôt que les Canadiens en général.

Je ne pense pas qu'aucun Canadien sérieux prétende à l'heure actuelle qu'on ne peut modifier le tarif de façon à augmenter plutôt qu'à réduire les revenus du pays. La seconde difficulté que soulèveront, probablement les membres du parti ministériel contre toute modification du tarif...

L'hon. M. ROBB: Monsieur l'Orateur, avant que mon honorable ami laisse cette partie de son argumentation, voudrait-il nous dire s'il parle au nom du groupe progressiste et s'il approuve le régime préconisé par M. Jones tel qu'il l'a décrit.

M. HOEY: Monsieur l'Orateur, je ne parle au nom d'aucun groupe. Je parle comme simple citoyen qui cherche, dans la mesure de ses modestes moyens, une solution à quelques-uns des problèmes qui se posent pour le peuple canadien dans la crise actuelle.

L'hon. M. ROBB: Eh bien, en tant que particulier, mon honorable ami approuve-t-il le programme de M. Jones?

M. HOEY: Quand le Gouvernement aura déclaré exactement ce qu'il pense du programme de M. Jones, je ferai connaître ma propre pensée. Mais je dis dès maintenant, sans hésitation comme sans équivoque, que le programme de M. Jones comporte un tarif infiniment meilleur que celui que nous avons à l'heure actuelle. La seconde difficulté que, tout probablement, soulèveront les membres du parti ministériel est celle qui a trait à la création d'une commission du tarif, commission indépendante dont les membres recueilleront des renseignements relatifs au tarif douanier; ils remettront ces renseignements au Gouvernement et ce dernier agira conformément aux renseignements qu'il aura ainsi obtenus. Je désire poser une question au ministre intérimaire des Finances. Quand la commission du tarif aura été formée, lui demandera-t-il de lui donner des renseignements quant à la manière de modifier le tarif, pour en faire soit un tarif protecteur, soit un tarif fiscal, sinon, comment procédera-t-on?

L'hon. M. ROBB: La commission du tarif présentera son rapport au ministre représentant le gouvernement du jour, et ce gouvernement devra soumettre au parlement les modi-

fications qu'il jugera à propos d'apporter au tarif dans l'intérêt du pays.

M. HOEY: J'éprouvais beaucoup de sympathie pour les membres de la commission du tarif avant que le ministre intérimaire des Finances ne m'eût répondu; j'en éprouve encore plus, maintenant. De toutes les mesures présentées par le Gouvernement actuel depuis qu'il a pris les rênes du pouvoir, celle-ci me paraît, de toutes façons, la plus discutable. Nous aurons une commission du tarif qui examinera l'état de toutes les industries du pays. Supposons une industrie possédant le matériel d'exploitation le plus moderne et une administration habile. A côté, se trouve une industrie dont le matériel est désuet et hors d'usage, et l'administration défectueuse. Comment la commission du tarif pourra-t-elle déterminer quelle mesure de production est nécessaire à chacune de ces industries pour lui permettre de produire avec profit? Le ministre intérimaire doit savoir qu'il se produit de nos jours de considérables fluctuations dans le prix des matières premières, dans le prix du coton. Tout homme d'affaires sait que ces fluctuations ne modifient pas toujours le prix de gros ou de détail. Et ce n'est pas tout; cette commission, je suppose, ne pourra rien sur le tarif douanier des autres pays. Ces pays peuvent réduire leurs droits d'entrée imposés à nos marchandises, ou les augmenter, ce qui, dans un cas ou dans l'autre, aura un effet considérable sur les industries canadiennes. Ce n'est pas encore tout. J'ai parlé des mauvaises récoltes de l'Ouest du Canada. Une année, l'Ouest canadien peut manquer sa récolte, ce qui diminuerait des deux tiers sa puissance d'achat, alors il faudra nécessairement que les industries qui bénéficient de la production réduisent d'autant leur protection. Je m'oppose à la commission du tarif parce qu'elle affirme, si elle affirme quelque chose, le triomphe de la politique conservatrice en ce pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Bravo, bravo!

M. HOEY: S'il est quelqu'un en cette Chambre qui puisse se réjouir, c'est bien le chef de l'opposition officielle. Cette commission du tarif va inculquer à jamais au peuple canadien le principe de la protection. Elle agira continuellement de façon à ne pas contrecarrer l'opinion publique. Ce sera une espèce de rempart derrière lequel les gouvernements iront chercher protection—je ne veux pas dire protection dans son sens économique. mais protection contre la ressentiment du public. Le ministre intérimaire qui soumet un projet comme celui-ci est, selon moi, comme l'homme qui chercherait refuge derrière une toile d'araignée contre la violence du grand vent des prairies. J'ai la conviction que ce projet de créer une commission du tarif et d'inculquer le principe de la protection à la population du Canada va irriter les hommes d'affaires de ce pays parce qu'il est tout à fait impraticable, obscur, incompréhensible; il mécontentera également les cultivateurs, parce qu'ils ont appris, par l'expérience, que la création de ces commissions ne leur a été d'aucun bénéfice.

L'hon. M. ROBB: Avant que mon honorable ami change de sujet: il y a un instant j'ai répondu à ses questions et j'ai déclaré que cette commission allait faire une enquête et faire rapport au Gouvernement du jour—au ministre des Finances du Gouvernement au pouvoir—et c'est ce dernier et ses collègues qui porteront la responsabilité des modifications du tarif qui seront soumises au Parlement. Supposons un instant que mon honorable ami soit ministre des Finances et que la commission du tarif lui fasse rapport, est-ce à dire que les droits douaniers seront élevés?

M. HOEY: Pas nécessairement. Je prétends qu'une telle commission n'est pas nécessaire. Vous ne pouvez obtenir les renseignements que le ministre intérimaire des Finances est si désireux d'obtenir. Est-ce que ces commissaires pourront prendre connaissances des déclarations de l'impôt sur le revenu? Le ministre le peut, s'il veut le faire. Je m'oppose à la création de cette commission parce qu'elle est inutile. Pourquoi payons-nous nos ministres? Que fait-on de la doctrine du gouvernement responsable? Si le Gouvernement veut être mieux renseigné sur le tarif pourquoi ne compose-t-il pas une commission du Solliciteur général et du secrétaire d'Etat, qui ne sont pas surchargés de travail et ne leur confie-t-il pas l'étude du tarif, pour ensuite faire rapport au ministre intérimaire des Finances avant de procéder à une revision?

En troisième lieu, je m'oppose à la revision du tarif que j'appréhende, parce qu'elle n'effectuera d'autres modifications radicales, pour me servir de l'expression du premier ministre, avant que nous ayons pu nous rendre compte du fonctionnement des dernières modifications et de l'effet qu'elles auront sur les industries du pays. Nous avons déjà ces renseignements; nous n'avons pas besoin d'une commission pour nous dire ce qui est arrivé aux industries les plus atteintes par la dernière revision. Le ministre de l'Intérieur nous a dit que l'industrie des instruments aratoires avait pour la première fois depuis des années, distribué

un dividende de $68,000. Si la revision opérée à la dernière session a déjà eu un résultat si immédiat et si profitable je ne vois pas pourquoi ou ne poursuit pas cette politique et on ne l'a pas maintenue au budget actuel.

Laissant de côté ce sujet, je voudrais m'arrêter à une déclaration faite au cours de ce débat et qui m'a impressionné plus que tout ce que l'on a dit à ce propos, depuis mon entrée dans cette Chambre. Elle est de l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) et je désire le féliciter d'avoir prononcé ce discours; selon moi, c'est le meilleur discours qu'il ait prononcé au cours de la présente législature. Il a parlé de la France, qu'il a mis en comparaison avec l'Angleterre. Je citerai ses paroles dans quelques instants. Mais s'il faut attribuer à la protection l'état de choses qui règne en France, tel que l'a dépeint l'orateur, et attribuer la situation en Angleterre au libre-échange, il me semble, monsieur l'Orateur, qu'il est temps pour nous de bien repasser en revue avec soin et attention les arguments des tenants de la protection, à la lumière de l'expérience nouvelle qu'on nous apporte. D'après l'ancien ministre des Finances, la France, qui a tenu un rôle si héroïque au cours d'une des plus grandes crises de l'histoire humaine a triomphé de cette crise, et son triomphe peut être entièrement attribué à sa politique de protection. Il ne sied peut-être pas tout à fait à un Irlandais de reprocher à un Anglais son injustice envers la mère patrie, mais même au risque de manquer aux convenances, je vais tenter cette tâche.

L'ex-ministre des Finances, abhorre les "abstractions", il les anathématise; c'est l'abomination de la désolation dont parle le prophète Daniel, c'est-à-dire tous les systèmes en "isme" sauf le "meighenisme". Les fabricants comme ceux dont j'ai invoqué le témoignage, peuvent être d'un avis contraire, les agriculteurs peuvent se rebeller, les électeurs rester insensibles, les élections partielles être des défaites, l'ex-ministre des Finances demeure inébranlable. Dans le langage du nouveau patriotisme, il s'écrie: donnez-moi la protection ou donnez-moi la mort! Portant la parole au cours de ce débat, il a déclaré:

La conséquence rigoureuse du principe que la question du travail ne compte pas, c'est que les ouvriers qui ont de l'emploi doivent supporter 1,200,000 chômeurs, qui battent le pavé. C'est la conséquence du libre-échange. Traversez la Manche; allez en France et voyez combien la situation est différente. Quelqu'un est-il prêt à soutenir ici que le sol des Iles-Britanniques n'est pas fertile, ou que ses ouvriers sont incapables? Qui osera prétendre que les banquiers anglais ne sont pas compétents? Qui voudrait affirmer que les manufacturiers du Royaume-Uni dont les facultés sont aiguisées par le régime du libre-échange ne connaissent pas leur affaire? Et cependant, faites le court trajet qui sépare les Iles-Britannique de la France et vous toucherez du doigt la différence. D'une part, les secours, le chômage et le dénuement en plus de la cherté de la vie; de l'autre côté de la Manche, du travail en abondance pour tout le monde. Eh quoi! depuis la signature de l'armistice à venir jusqu'au premier juillet 1924, la France a admis un million et demi d'immigrants auxquels elle a fourni du travail et qu'elle a assimilés. Durant mon séjour là-bas, l'été dernier, la France recevait un flot d'immigrants au taux de 6,000 par semaine tandis que l'industrie minière et l'agriculture manquaient encore de main-d'œuvre.

[M. Hoey.]

Les mots sur lesquels je désire attirer l'attention de la Chambre sont les suivants: "C'est la conséquence du libre-échange", et le mot "agriculture" dans la dernière ligne de la citation. Je me demande si l'ex-ministre des Finances a été tout à fait équitable. Sans chercher à établir de distinctions odieuses mais en m'efforçant simplement d'établir les faits tels qu'ils sont, considérons les frais de guerre de ces nations. Dans une analyse de l'administration financière durant la guerre et l'après-guerre publiée par la Bankers' Trust Company de New-York et de Paris—aucun sujet britannique n'a participé à la publication du rapport—il y a un tableau indiquant le coût relatif de la Grande guerre pour certaines nations belligérantes. Elle montre en chaque cas le coût brut par tête et le pourcentage de la richesse nationale évaluée en dollars américains au taux du change d'avant-guerre.

	Coût par tête.	Pourcentage de la richesse nationale.
Grande-Bretagne	$524 84	34.49
France	280 20	19.36
Italie	124 59	20.59
Russie	44 01	13.11
Etats-Unis	176 91	8.67
Autriche-Hongrie	108 76	18.13
Allemagne	292 57	24.71

On voit, monsieur l'Orateur, qu'il existe une grande disparité, avant tout, dans les frais de guerre des deux nations entre lesquelles l'ex-ministre des Finances a établi une comparaison. Considérons un moment, maintenant, les impôts payés par les deux pays.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député inclut-il dans ce tableau les dépenses de restauration et des réparations? Pas du tout, je pense.

M. HOEY: J'en parlerai. Je veux d'abord examiner les impôts payés dans les deux pays.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est tout à fait une autre question.

M. HOEY: J'aborderai cette question si l'honorable député le désire, mais j'ai donné un certain ordre logique à mon discours, et j'aimerais à traiter des taxes d'abord.

En réponse à une interpellation au Parlement anglais, M. Snowden, chancelier de l'E-

chiquier, a donné les chiffres suivants touchant les impôts par tête dans quelques-uns des principaux pays de l'univers. Il a ajouté:

Il faut y aller avec une grande circonspection quand on procède à ces comparaisons entre nations, a cause de la différence entre les richesses nationales, les systèmes financiers, et l'organisation sociale et économique des pays comparés.

Le chancelier de l'Echiquier a fait remarquer, en outre, que les statistiques relatives à l'Allemagne, aux Etats-Unis et au Canada n'ont trait qu'au paiement des dépenses du gouvernement central et non des Etats, au sujet desquels les renseignements manquent. Considérons donc ces impôts:

Pays	1913 ou 1913-1914 (Perçus) Livres sterling au pair.	1923 ou 1923-1924 (Estimatif) Livres sterling au pair.
Royaume-Uni	£3.11.0	£15.18.0
France	3.7 .0	6.18.2
Etats-Unis	1.7 .11	6.14.10
Italie	2.2 .8	3.6 .11
Allemagne	1.10.8	4.1 .4

Les chiffres pour le Dominion du Canada viennent ensuite. Nos impôts en 1913-1914, alors que nos bons amis les conservateurs détenaient le pouvoir étaient:

	1913 ou 1913-1914	1923 ou 1923-1924
Dominion du Canada	£3.8.2	£7.19.8
Commonwealth de l'Australie	3.8.1	8. 1.9

Vous remarquerez que les taxes de l'Australie dépassent les nôtres.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami voudra-t-il me dire quelle proportion de ces impôts sont des impôts fédéraux, provinciaux, municipaux?

M. HOEY: J'ai expliqué que M. Snowden indique que pour le Canada, les Etats-Unis et l'Allemagne les impôts qu'il mentionne sont ceux du gouvernement central seulement. Les données concernant le Sud-Africain et la Nouvelle-Zélande sont les suivantes:

	1913 ou 1913-1914	1923 ou 1923-1924
Nouvelle-Zélande	£6.3.0	£12.5.3
Sud-Africain	1.9.0	3.9.11

Ces chiffres sont surtout intéressants à considérer après l'assertion faite par le ministre de la Justice dans ce débat que le Canada était le pays le moins imposé, en tout cas parmi les états de l'empire britannique.

Le député de York-Ouest (sir Henry Drayton) est curieux de savoir si les chiffres que je mentionne comprennent les sommes versées à la France comme réparations pour ses départements dévastés. Dans une séance précédente un orateur a affirmé que l'Allemagne ne voulait pas ou ne pouvait pas payer les réparations. La commission des réparations a publié en 1924 un tableau des sommes versées par l'Allemagne pour les réparations depuis le jour de l'armistice. Le montant de ces versements aux divers pays qui les ont reçus est le suivant:

Grande-Bretagne	£64,876,400
France	86,230,050
Belgique	85,784,250

On voit donc que la France a reçu plus que l'Angleterre des payements faits par l'Allemagne, d'après la commission des réparations elle-même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable membre sait-il quel est le rapport des versements opérés au montant total des réparations que l'Allemagne doit?

M. HOEY: A beaucoup plus de la moitié.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je regrette d'avoir à apprendre à notre collègue qu'ils représentent à peine 1 p. 100.

M. HOEY: Voici le passage du rapport:

Les payements déjà effectués pour la réparation des dommages de guerre de toutes sortes montent à 98 milliards de francs, et on compte qu'il faudra encore 84 milliards pour compléter le coût des réparations et de la reconstruction. Aux termes de l'annexe V du Traité, l'Allemagne s'engage aussi à livrer à la France 7 millions de tonnes métriques de charbon annuellement pendant dix ans et à compenser toute insuffisance due à des causes de guerre dans l'extraction du charbon dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Les objets fabriqués les plus importants sont le métal, les montres, bijouteries, meubles, sculptures, poteries, verre, produits chimiques, teintures, papeterie, lainages, tapis, toiles, soies et dentelles. Les objets en verre et la poterie sont aussi importants, et les pêcheries de sardines et la culture des huîtres sont une source de richesse.

Ainsi, d'après les déclarations officielles émanant de source française, reproduites dans l'*Almanac Whitaker,* p. 785, plus de la moitié des réparations ont déjà été payées.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Notre collègue est dans l'erreur, suivant les renseignements que je possède. Mais je ne veux pas le retarder.

M. HOEY: Quelles sont les obligations respectives des deux pays?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Notre honorable collègue me permettra-t-il de lui poser une question? C'est un renseignement que je désire avoir. Comme il doit le savoir le gouvernement anglais perçoit 26 p. 100 sur les sommes que l'administration allemande prélève sur les importations pour les verser au compte des réparations. Peut-il nous dire si les sommes perçues par l'Angleterre figurent dans le montant que vous mentionnez et en quelle proportion?

M. HOEY: Elles doivent l'être, mais je ne possède pas ce renseignement en détail.

L'hon. M. ROBB: Vous ne savez pas quelle est leur importance par rapport au total?

M. HOEY: Je regrette de ne pouvoir donner ce renseignement. Je dirai maintenant quelles sont les obligations respectives de la France et de l'Angleterre envers les Etats-Unis.

Obligations de la France et de la Grande-Bretagne envers les Etats-Unis

Grande-Bretagne	$4,630,500,000
Intérêts courus et impayés aux dernières échéances par la Grande-Bretagne	Néant
Intérêt déjà payé par le Grande-Bretagne	425,700,271
France	3,340,606,377
Intérêts courus et impayés	576,719,598
" déjà payés	190,671,548

Voyons les sommes avancées par l'Angleterre à divers pays qui ont pris part à la guerre:

Prêts aux pays alliés et aux Dominions

Les sommes dues par les dominions et les pays alliés au 31 mars 1924 sont les suivantes:

Prêts de guerre—	
Aux Dominions:	
Australie	£ 89,271,000
Nouvelle-Zéland	29,189,000
Sud-Africain	11,884,000
Autres dominions et colonies	1,146,000
Total	£131,490,000
Aux pays alliés:	
Russie	£722,546,000
France	623,279,000
Italie	553,300,000
Roy. Serbo-croate-slovène	28,481,000

Il peut être intéressant de savoir, étant donné ces prêts sur lesquels l'intérêt reste en souffrance, ce que l'Angleterre a tenté d'accomplir avec son budget.

En 1921-1922, le budget anglais s'est soldé par un surplus de £101,516,000. En 1922-1923, il accusa encore un excédent de £48,329,000. J'ai en main les chiffres de l'exposé budgétaire pour l'exercice 1924-1925. Ils accusent une réduction, mais on prévoit quand même un surplus de £4,024,000.

M. CALDWELL: Avant de passer à un autre sujet, l'honorable député est-il en mesure de dire si l'Angleterre a perçu quelque chose des intérêts ou du principal sur les prêts qu'elle a consentis à ses alliés?

M. HOEY: Je ne voudrais pas trancher la question; je suis d'avis toutefois que la métropole n'a rien reçu encore ni sur les intérêts ni sur le capital.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Seule, la Pologne a fait exception sous ce rapport; si je me rappelle bien, elle a remboursé une très faible partie de sa dette.

M. HOEY: Je désire citer un bref extrait d'un article de M. Garet sur la situation en France et qui a paru dans les colonnes du *Saturday Evening Post* d'il y a deux semaines. Voici:

En ce qui regarde l'état des choses que l'œil peut discerner ou l'oreille entendre, le peuple français, adorateur de la raison, a pris inopinément une attitude difficile à comprendre. Il est dominé par un phénomène psychologique. Ce n'est pas une idée; il ne paraît pas en avoir conscience. De là surgit cette complexe probabilité, qu'il ne se comprend pas lui-même.

Voici les trois principaux faits matériels qui se dégagent de cette situation.

Premièrement, depuis la guerre, son ancienne prospérité agricole a décliné. Et cependant on se serait attendu que c'eût été la première ressource nationale à se rétablir de toute manière.

En second lieu, depuis la guerre, sa puissance industrielle a augmenté. Elle est plus considérable qu'elle n'a jamais été.

Troisièmement, l'apparente prospérité économique de la France est la plus grande merveille de l'Europe.

On ne saurait prétendre que le déclin de l'agriculture française soit la conséquence des ravages de l'invasion. Les traces en sont profondes dans l'âme des masses et dans l'état d'esprit des classes dirigeantes. Elles le sont aussi dans l'ordre matériel en ce qui regarde la production agricole.

Il est clair pourtant que la France, qui avait jusqu'ici été en mesure de suffire à sa propre alimentation et s'était appliquée jalousement à maintenir dans l'ordre économique l'équilibre entre l'agriculture et les autres industries, est entrée dans une nouvelle voie. Si elle persiste à la suivre, elle finira par acheter de plus en plus à l'étranger, à l'exemple de l'Angleterre, les produits alimentaires dont elle a besoin et elle donnera en retour les fruits de son activité industrielle et artistique.

C'est l'évolution par laquelle ont passé tous les empires de temps immémorial; le système était déjà vieux à l'époque de l'ancienne Grèce.

Entre temps, cela va de soi, le prix du pain augmente au grand étonnement de tout le monde tandis que le peuple français, suivant en cela la sotte pratique de toutes les assemblées parlementaires, vote 100 millions de francs dans le but de régulariser la situation.

A l'heure actuelle, la France importe de bien plus grandes quantités de denrées qu'elle ne le faisait avant la guerre, puisque ces importations se chiffrent à 4,500,000 tonnes par année; ses exportations toutefois en fait de vins, de parfums, de savons, de soies, de tissus de coton et de laine et ainsi de suite sont également bien plus considérables.

Le spectacle est réjouissant; on en est tout joyeux et l'on se demande: qu'est-ce qui ne va pas? Pour quelle raison prétend-on que les choses vont mal? La prospérité ne saute-t-elle pas aux yeux? Les gens sont plus à l'aise. La nouvelle voie est donc la bonne. Le système est profitable. La France peut se payer le luxe d'acheter les denrées alimentaires dont elle a besoin.

Cependant toutes ces raisons comportent une contradiction grotesque. Ce dont on se plaint est pour ainsi dire intangible; personne ne le voit.

En dépit de sa prospérité matérielle qui fait l'envie de tous les autres pays; en dépit du relèvement du genre de vie du peuple français; de l'accroissement du bien-être; du brillant record de son commerce; de l'augmentation de la productivité industrielle; en dépit ou à cause de tous ces avantages,—dont vous avez le spectable sous vos yeux,—la France se trouve dans une situation financière désespérée.

La valeur du franc est tombée de 18c. à moins de 5c. depuis la guerre et, bien qu'il soit remonté quelque peu, personne n'espère que le franc revienne jamais

à son ancienne valeur. Le crédit du gouvernement est à la baisse et il s'épuise rapidement. Les obligations de l'Etat se vendent au rabais même en France. De quelle façon équilibrer le budget,—c'est-à-dire faire concorder les recettes et les dépenses et restaurer la solvabilité du pays,—constitue un problème si difficile qu'il est impossible de lui donner une solution immédiate? On a découvert que les richards tentent de transporter leurs capitaux à l'étranger; ils croient plus prudent de convertir leurs ressources en dollars américains ou en francs suisses et l'Etat cherche à prévenir cet exode de capitaux par des mesures restrictives. Si vous êtes pris à sortir des fonds de la France, au-dessus d'une modeste somme minimum pour frais de voyage, vous êtes susceptible de tomber sous le coup des lois, peu importe que vous soyez un Français ou un étranger.

Le chiffre de la dette nationale excède de beaucoup les ressources matérielles de l'Etat. La France se maintient en retardant le jour de l'échéance; elle échange les anciennes obligations contre de nouvelles; elle tire sur son crédit d'une façon dangereuse et personne ne saurait dire combien de temps cela pourra durer.

Chaque année, les Américains dépensent d'une manière frivole en France plus d'argent qu'il n'en faudrait pour acquitter la dette, principal et intérêt, que la France doit aux Etats-Unis. Cette somme n'est probablement pas inférieure à 200 millions de dollars.

Je n'entrevois rien dans la situation actuelle de la France qui m'autorise à croire que la barrière tarifaire qu'elle a élevée lui ait assuré des avantages permanents. Ces avantages n'ont certainement pas l'importance que leur a attribuée l'ex-ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton) au cours de ses remarques. Si vous affirmez toutefois que la prospérité règne en France tandis que le chômage sévit en Angleterre, c'est exact. Si l'ex-ministre des Finances s'était contenté d'affirmer que le chômage et la pauvreté sévissent en Angleterre tandis que la France est prospère et que les sans-travail y sont inconnus, je ne serais pas disposé à contredire cette assertion. Cependant, étant donné le fait que cette situation existe, la question se pose aussitôt: Pour quelle raison y a-t-il du chômage en Angleterre tandis que la France est relativement prospère? Les chiffres que j'ai cités tout à l'heure expliquent la situation à mon sens; je doute fort toutefois qu'on veuille mettre en doute l'autorité de sir George Paish, qui fait présentement le tour du Canada. Il est l'un des statisticiens et économistes les plus en vue dans le monde entier. Parlant de la situation de la Grande-Bretagne,—et je ne sache pas qu'il existe au monde un expert plus versé en cette matière,—voici ce qu'il écrit dans l'annuaire statistique du *Daily Mail*:

La situation de la Grande-Bretagne

La situation financière de la Grande-Bretagne est très forte en dépit de tout ce qui s'est produit depuis 1914. Antérieurement à la dernière guerre, l'Angleterre avait fourni aux autres pays 4 billions de louis sterling sous forme de capitaux et de fonds de banque tandis qu'elle a fait plus que d'acquitter son écot au cours du conflit mondial.

Il est parfaitement vrai qu'elle a emprunté près d'un billion de louis sterling des Etats-Unis, mais elle a prêté d'autre part à ses alliés et aux dominions une somme de deux millions de louis sterling. Il est également vrai qu'au début de la guerre elle s'est départie d'une grande partie de ses valeurs, mais depuis la fin des hostilités, elle a prêté à ses colonies et à des pays étrangers 500 millons de livres sterling et cette nouvelle opération a remplacé les valeurs qu'elle avait vendues. Le total des placements de la Grande-Bretagne à l'étranger est environ de 6 billions de livres sterling alors que les dettes extérieures de ce pays sont de moins d'un billion de livres sterling. De plus, elle a droit à 22 p. 100 des paiements de réparations de l'Allemagne. Si cette dernière était capable de s'acquitter de la somme déterminée, l'Angleterre aurait de plus 1,400,000,000 livres sterling de l'extérieure, de sorte que les pays étrangers et les colonies se trouveraient à lui devoir plus de 7 billions de livres sterling. Déduction faite du billion qu'elle doit aux Etats-Unis, il lui reste encore 6 billions. Cependant, il n'est guère probable qu'elle touche tout l'argent que lui doivent l'Allemagne, la Russie, la France ou l'Italie, mais même si toutes ces dettes devaient être annulées, il resterait à la Grande-Bretagne 4 billions de livres sterling de bons placements à l'étranger, tandis qu'elle ne doit pas même un billion aux Etats-Unis.

Puis, il aborde, à mon sens, le point essentiel de la question.

L'universelle insolvabilité

Il ne serait pas inexact de dire que bien que la guerre ait nui à l'Angleterre le dommage n'est réellement pas sérieux. Ce qui fait le plus de tort à l'Angleterre n'est pas la perte de ses capitaux comme conséquence de la guerre, mais la mauvaise situation financière de la plupart des pays du monde, qui fait qu'elle ne saurait accorder les crédits qu'elle pourrait accorder dans d'autres circonstances ou de vendre ses marchandises en proportion de ce qu'elle peut produire et qu'elle désire produire et vendre. Le rétablissement de la Grande-Bretagne des suites de la guerre dépend de celui des autres nations de l'univers. L'Angleterre se remettra sur pied quand l'Europe se rétablira, et elle pourra alors avancer à l'Europe, à l'Amérique méridionale, et à ses propres colonies tout autant que dans le passé. A mon avis, lorsque tout le crédit du monde sera restauré, et que le commerce de l'univers aura repris toute son expansion, la Grande-Bretagne sera en état de produire beaucoup plus que par le passé et elle pourra prêter beaucoup plus d'année en année aux nations étrangères et à ses colonies qu'avant la guerre. Cependant, elle ne sera pas en mesure de le faire avant que les pays étrangers soient dans une tout autre situation et que même une paix réelle règne sur le globe. A mesure que les esprits deviennent de plus en plus pacifiques et que les peuples commencent à se rendre compte des bienfaits de la paix, le jour n'est pas loin où la situation s'améliorera et où, par conséquent, la Grande-Bretagne pourra prêter de nouveau et vendre toutes les marchandises qu'elle pourra produire.

L'éloquent et toujours aimable député de Fort-William (M. Manion) a parlé de cette "magnifique et riche nation", les Etats-Unis. J'ai cité ce soir les chiffres indiquant quel a été le coût de la guerre pour l'Angleterre et les Eats-Unis. Mon collègue de Fort-William qui a déjà prouvé qu'il ne veut pas faire de tort à l'Angleterre, a représenté les Etats-Unis comme étant un pays éminemment riche et le premier créancier de l'univers, mais, à

mons sens, il ne s'est montré guère juste et s'est servi d'expressions mal choisies. Je désire citer de nouveau sir George Paish:

D'un autre côté, la guerre a fait surgir une nouvelle nation créancière, une nation dont les ressources sont énormes, je veux dire les Etats-Unis. Depuis 1914, la république américaine a fourni 4 billions de livres sterling aux pays étrangers, mais sur cette somme un billion est d'une valeur assez incertaine. Cependant, comme créanciers les Etats-Unis ne sont surpassés que par la Grande-Bretagne.

M. McMASTER: Ce n'est pas mal, pour un pays ruiné par le libre-échange.

M. HOEY: Au cours de ce débat on s'est aussi appliqué à démontrer que les industries américaines, françaises et allemandes détruisaient celles de l'Angleterre. C'est à peu près dans ce sens qu'on s'est exprimé. Il y a quelque temps, l'honorable député de Fort-William a dit en réponse à une question:

Je ne dis pas que le manufacturier est favorisé. L'Angleterre est un pays libre-échangiste et le fait qu'elle ne favorise pas les manufcturiers est l'une des raisons pour lesquelles ceux-ci peuvent difficilement réussir parce que des pays protectionnistes comme l'Allemagne, les Etats-Unis, la France envahissent le marché anglais. Voilà pourquoi les manufacturiers anglais sont ruinés.

J'ai ici une déclaration de sir Charles W. Macara au sujet de l'industrie du coton, et je ne crois pas que personne doute de sa compétence à traiter cette question, en Angleterre du moins. Parlant du fléchissement de cette industrie, il dit:

J'ai montré mainte et mainte fois que le Lancashire n'a rien à redouter de la concurrence étrangère, étant donné sa grande quantité de matière première et le contrôle par des moyens scientifiques de la production de cotonnades et d'étoffes pour parer aux vicissitudes inséparables d'un grand commerce international.

J'appellerai l'attention du ministre intérimaire des Finances (M. Robb) sur l'assertion suivante: "C'est uniquement une question d'organisation convenable."

Au moment où j'écris ces lignes, mon esprit est frappé par une leçon de choses remarquable. Deux filateurs et manufacturiers importants des Etats-Unis avec qui j'ai discuté la question de l'industrie du coton, m'apprennent qu'il est encore impossible de construire des usines aux Etats-Unis même en dépit de la réduction considérable du coût des machines et de la construction à moins du double du prix de construction et d'outillage des filatures du Lancashire, et cependant celles-ci coûtent encore deux fois plus qu'avant la guerre. Une autre difficulté est que les ouvriers du Lancashire peuvent filer un tissu plus beau et meilleur qu'aux Etats-Unis et provenant d'un coton moins cher et d'une qualité quelque peu inférieure à celui des Américains. Ces deux inconvénients donnent un avantage énorme au Lancashire sur les marchés de l'univers, surtout si l'on tient compte que les Etats-Unis sont peut-être plus avancés que tout autre pays dans l'industrie cotonnière.

Je cite cela pour deux raisons: D'abord, je veux démontrer que les Américains ne ruinent pas les industries britanniques; même les Américains réclament aujourd'hui un tarif plus élevé contre les cotons importés d'Angleterre aux Etats-Unis. Mais au dire de sir Charles Macara ce n'est pas normal; une guerre entre les filatures anglaises a fait péricliter le cours des cotons; conséquence naturelle, le fabricant américain demande plus de protection. J'ai cité ce passage, dis-je, pour montrer que les industries de la Grande-Bretagne ne sont pas menacées au point que d'aucuns semblent croire. Personne ne contestera ces autorités; il me semble que j'ai prouvé ce que j'avance. En second lieu, je fais cette citation pour en tirer une question. Comment pouvons-nous espérer de développer l'industrie du coton en Canada au point de rivaliser avec les filatures si bien organisées de la Grande-Brtagne sans obérer durant près d'un demi-siècle le contribuable canadien? Il se peut que pour certains procédés de fabrication les Américains soient quelque peu supérieurs aux fabricants anglais. Mais je ne conçois pas que nos manufacturiers, à moins de se spécialiser, puissent même faire mine de concurrencer les fabricants d'Angleterre, d'ici cinquante ans pour le moins. Pareille concurrence ne serait possible qu'à une seule condition: le relèvement considérable du tarif existant.

M. ARTHURS: L'honorable député a-t-il des statistiques indiquant le nombre d'industries en Angleterre protégées sous l'empire de la loi dite "Safeguarding of Industries Act"?

M. HOEY: Cette loi est abrogée. J'assure l'honorable représentant qu'elle n'a sûrement point protégé l'industrie du coton. Monsieur l'Orateur, j'ai déjà trop abusé de l'indulgence de la Chambre; mais je voudrais faire une ou deux observations générales avant de terminer. Depuis quelque temps je me dis que c'eût peut-être été pour nous une excellente chose si la Chambre fut saisie d'un état exposant, au complet, les obligations du public canadien,—j'entends un relevé de nos obligations non seulement fédérales, mais provinciales et municipales aussi, de même que d'autres d'un caractère presque prrivé. En présence d'un état de ce genre on réfléchirait sans doute; on on se demanderait à qui le pays appartient en réalité. Et je suis d'avis qu'une révélation de la sorte secouerait la conscience du public canadien avec une violence qu'il n'a jamais connue jusqu'ici et le convaincrait du besoin impérieux de n'épargner aucun effort pour pratiquer l'économie la plus radicale tant dans le domaine du Gouvernement central que dans celui des provinces et des municipalités. Je deviens peut-être trop pessimiste avec l'âge; mais je ne puis éviter l'impression que cette jeune nation perd son enthousiasme, qu'à cette époque le Canada se laisse gagner par la timi-

dité, se laisse aller à la dérive. J'ignore jusqu'à quel degré les gouvernements sont responsables de la situation; peut-être ne le sont-ils point. Il se peut que le public canadien souffre de trop d'ingérence administrative, trop de subventions, trop de subsides; il se peut qu'une cessation momentanée de cette intervention gouvernementale engagerait les Canadiens à compter davantage sur l'initiative individuelle, sur leurs propres ressources, et exercerait une influence salutaire sur notre vie publique. Dans un discours prononcé devant une convention des Fermiers-Unis à Brandon, voilà quelque mois, après avoir cherché pendant une heure à élaborer un programme qui me paraissait équitable à toutes les régions du pays, j'affirmai, en passant, que si les différentes régions du Canada ne pouvaient pas rester unies sous l'égide de la justice, je ne voyais pas pourquoi cette union devrait être conservée. J'ignore pour quelle raison cette assertion fut publiée par tout le pays, d'un océan à l'autre. En ce moment-là je ne doutais pas le moins du monde de la possibilité d'élaborer une politique de ce genre; jamais je n'eus le moindre doute là-lessus. Mais l'élaboration de cette politique va exiger un grand courage; il y faudra des hommes exceptionnels, des hommes qui devront remplacer quelques-uns parmi nous, même si leur entrée dans l'arène politique se fait au prix d'immenses sacrifices.

Selon moi, si ces hommes refusent de faire les sacrifices nécessaires et prendre la direction des affaires du pays l'avenir n'est guère souriant. Si des hommes de cette trempe consentent à venir,—et franchement, je ne me soucie pas de leur étiquette de parti, qu'ils viennent comme libéraux, conservateurs, progressistes, ou comme membre du "Ginger Group", pourvu qu'ils soient compétents, intrépides et patriotes dans toute la force du terme,—si de pareils hommes consentent à nous guider à cette heure critique, eh bien, je ne suis pas inquiet de l'avenir.

Pour terminer, monsieur l'Orateur, permettez-moi de faire consigner au compte rendu un passage d'un discours prononcé par Ramsay MacDonald, ancien premier ministre de la Grande-Bretagne.

Il n'y aura plus de Grands Jours, plus de géants de la politique, tant que celle-ci, d'une tumultueuse criée qu'elle est aujourd'hui, ne sera pas devenue l'expression de grandes espérances et d'idéals inspirateurs.

M. McKILLOP: Monsieur l'Orateur, le budget que nous a présenté le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) est une affaire très compliquée, pour ne pas dire plus. Pour la généralité des contribuables, il est difficile dans ce grand fouillis de chiffres de voir jusqu'à quel point le Canada est endetté. Le fait est que si l'on montrait cela à quelqu'un sans lui expliquer ce que c'est, il conclurait aussitôt que c'est la dernière nouveauté en fait de casse-tête. Malheureusement notre pays est actuellement dans une grave situation, plus grave même qu'on n'oserait l'admettre. Quand on pense à tout l'argent qui s'en va chaque année pour des marchandises qu'on pourrait produire ici, quand on voit les nombreuses usines inactives, les gens sans travail, les impôts augmentant sans cesse de même que les dépenses, les nouvelles méthodes fiscales qu'on invente pour prélever encore plus d'argent des contribuables déjà surchargés, quand on tient compte de tout cela, on n'est pas surpris que les gens soient préoccupés et murmurent: Quand cela finira-t-il? Quand allégera-t-on notre fardeau? Quand pratiquera-t-on l'économie que le premier ministre aimait tant à prêcher avant d'arriver au pouvoir?

Voici quatre ans que le Gouvernement actuel est au pouvoir et on n'a pas encore eu le moindre signe d'économie. Aujourd'hui, plus de deux mille établissements industriels sont fermés, des milliers de gens sont sans travail et un grand nombre de nos ouvriers ont quitté le Canada pour aller demeurer dans le pays au sud du nôtre. Je prétends que cela ne devrait pas exister. La perte d'un si grand nombre d'ouvriers est vraiment un désastre national. Certes nous comprenons que l'agriculture est notre industrie fondamentale, mais je prétends qu'il n'y a rien de plus précieux pour le Canada qu'une classe ouvrière satisfaite. J'ajouterai qu'il n'y a pas de citoyens plus patriotes et plus respectueux des lois que nos ouvriers; aussi le Gouvernement devrait les encourager à rester dans le pays. Je suis sûr que ce n'est pas la charité que demande l'ouvrier. Il veut qu'on le traite décemment. qu'on lui procure du travail et qu'on lui donne un salaire suffisant pour vivre, entretenir sa famille et préparer ses enfants à la lutte de la vie. Voilà ce que demande l'ouvrier et ce n'est pas trop. Je tiens à dire que je ne suis pas chargé de défendre le bolchevisme, ni les bolchevistes; l'ouvrier dont je parle est le travailleur sincère et honnête, l'homme qui veut bien donner une somme de travail équivalente à la rétribution qu'il reçoit. Or je suis sûr que 90 p. 100 de nos ouvriers sont dans cette catégorie.

Depuis qu'on a entamé ce débat, monsieur l'Orateur, on a cité une masse de chiffres à l'appui de certains raisonnements. Je n'ai pas l'intention d'en faire autant. Je suis fortement d'avis que presque toutes nos industries manufacturières ont besoin de protection et, pour le démontrer, j'en prendrai deux en

particulier. Tout le monde sait que nous avons 190 fabriques de chaussures disséminées un peu partout dans le Canada, lesquelles représentent un capital de plusieurs millions et emploient des milliers de gens pour la fabrication et la vente de leurs produits. Ces établissements dépensent une somme considérable en salaires et en achat de matières premières et mes honorables collègues conviendront avec moi qu'ils sont une richesse pour le pays. Malheureusement pour eux, on a abaissé le tarif douanier dans une proportion alarmante, permettant la concurrence de pays où la main-d'œuvre coûte bien moins cher et où les conditions sont si inégales que nos fabriques ne peuvent pas lutter. Je ferai remarquer que notre droit sur les chaussures venant du Royaume-Uni est de 15¾ p. 100, tandis que les mêmes articles sont frappés d'un droit de 28½ p. 100 en Nouvelle-Zélande et de 38½ p. 100 en Australie. On peut voir ce que cela signifie pour le manufacturier canadien. C'est à peine si le droit que nous imposons sur les chaussures importées de Grande-Bretgane compense pour l'excédent des frais de main-d'œuvre, ne laissant à nos industries aucune marge pour l'augmentation possible du prix des matières premières, des impôts ou d'autres frais. A ce sujet, on me permettra de citer un article publié récemment qui dit ceci:

> Les importations de chaussures anglaises en Canada ont augmenté d'une façon remarquable durant l'année qui s'est terminée en février dernier, comparativement à l'année précédente. Les chiffres du Bureau fédéral de la statistique indiquent que la valeur des chaussures importées de Grande-Bretagne a augmenté de $663,455 qu'elle était pour l'année finissant en février 1924, à $1,053,078 pour l'année écoulée.

Voilà l'un des résultats de la réduction des droits de douane et si cette regrettable situation n'est pas corrigée, c'est la faillite qui attend toutes nos fabriques de chaussures.

Il y a une autre catégorie de gens dont je voudrais parler: les cultivateurs de légumes qu'on appelle communément les maraîchers. Beaucoup de personnes, dans tout le Canada, se consacrent à cette culture, surtout dans les comtés de Kent, Essex et Elgin, dans l'Ontario, où des milliers de dollars sont engagés dans des serres et des terrains favorables à la culture maraîchère. A cause de la différence qui existe entre notre climat et celui du sud des Etats-Unis, où la végétation est bien plus précoce, l'horticulteur du sud trouve l'avantage de vendre plus tôt sur le marché. En conséquence, quand nos producteurs sont prêts à vendre, ils constatent que le marché est envahi par les légumes du sud des Etats-Unis. Un des résultats est que beaucoup ne peuvent pas du tout vendre leurs produits et l'autre que des milliers de dollars canadiens sont dépensés dans le sud des Etats-Unis pour des produits que nous pouvons obtenir ici un peu plus tard.

Je prétends qu'on devrait protéger ces maraîchers et les protéger amplement. Je suis convaincu qu'ils en ont besoin. Je me souviens à ce sujet avoir lu le rapport de l'entrevue d'une députation de planteurs d'oignons du comté d'Essex, à Windsor, il y a quelques années, avec le ministre des Finances (M. Fielding) et le ministre des Chemins de fer (M. Graham), que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment. La députation venait de la circonscription représentée par le ministre des Chemins de fer et elle lui a demandé d'élever le tarif sur les oignons. Voici la réponse du ministre des Finances: "Ce n'est pas notre habitude d'élever les droits sur quoi que ce soit, n'est-ce pas, George?" Et le ministre des Chemins de fer répondit: "Je ne l'ai pas dit au cours de ma campagne électorale." Par cette remarque du ministre des Chemins de fer je présume qu'il a voulu faire comprendre au ministre des Finances qu'il avait fait des promesses dans ce sens au cours de sa campagne électorale. Ce n'était qu'une de ces promesses faites par les membres du cabinet pour gagner l'élection, mais qui ont été si vite oubliées. Les planteurs d'oignons attendent toujours que le ministre tienne sa parole et leur accorde cette protection dont ils ont si évidemment besoin.

Chaque session, depuis que je siège ici, j'ai demandé au Gouvernement d'élever le droit sur les haricots entrant au pays. Actuellement, le droit est de 25 c. par boisseau, alors que le droit sur les haricots entrant aux Etats-Unis est de $1.05 par boisseau. Je prétends que c'est injuste pour nos cultivateurs de haricots et cela me dépasse de voir le Gouvernement conserver ce tarif de douane. S'il existe une bonne raison, je voudrais bien la connaître. S'il est un membre du cabinet qui veut me donner cette raison j'aimerais l'entendre expliquer pourquoi le droit demeure le même d'année en année. Je vais attendre cette réponse un instant comme on ne me répond pas, j'imagine qu'il n'existe aucune raison et que le Gouvernement sait que les producteurs de haricots ont besoin de plus de protection. Monsieur l'Orateur, je voudrais citer devant la Chambre les quantités de haricots qui ont été importées au cours de l'exercice écoulé le 31 mars 1924, ainsi que les pays d'origine de ces légumes. La voici:

Pays d'origine	Boisseaux	Valeur
Royaume-Uni	31,354	$ 70,495
Hong-Kong	4,411	8,243
Belgique	81,155	197,492
Chine	408	941
France	14,003	54,071
Hongrie	2,033	4,118

Italie	320	789
Japon	119,765	279,154
Pays-Bas	1,607	3,515
Etats-Unis	43,587	135,268

Ce qui porte le chiffre de l'importation totale du pays à 298,643 boisseaux valant $754,086 et ne payant que le tarif réduit de 25 c. par boisseau. Il y en avait pour $279,154 venant du Japon, pays où le travailleur des champs ne reçoit pas en quinze jours ce qu'un de nos ouvriers de ferme touche pour une seule journée de travail. En outre, le Japon peut, à cause de son climat favorable, produire deux récoltes alors que nous n'en avons qu'une seule. Je prétends qu'il est injuste pour nos cultivateurs de haricots de leur demander de concurrencer un pays où les salaires et le coût de la vie sont bien moins élevés qu'ici. L'an dernier, les Etats-Unis ont exporté ici pour $135,268 de haricots, payant un droit de douane de 25 c. par boisseau, alors que les cultivateurs canadiens devaient payer $1.05 par boisseau expédié aux Etats-Unis. Je demande donc aux députés si c'est là une juste manière de traiter nos cultivateurs de haricots? Je prétends que non et de plus, je dis qu'il appartient au Gouvernement de redresser ce tort aussitôt qu'il le pourra afin de réserver notre marché aux cultivateurs canadiens. "Le marché domestique à nos producteurs" est la devise du parti conservateur. Je crois que c'est Abraham Lincoln qui répondait, un jour où on le questionnait au sujet du libre-échange: "Si vous achetez à l'étranger, vous recevez les marchandises et l'autre pays reçoit votre argent, mais si vous produisez les marchandises au pays et que vous les y achetiez, vous gardez et les marchandises et votre argent." Ce qui s'appliquait à la situation du temps de Lincoln s'applique avec autant de raison à l'état de chose actuel au Canada. Moins de concurrence de l'extérieur et une meilleure exploitation de nos ressources naturelles, voilà ce qu'il faut au Canada. Pensons-y: 700 millions de dollars de produits importés que nous pourrions nous procurer ici en grande partie, si nos richesses naturelles étaient exploitées et si nous imposions des droits qui conserveraient la clientèle domestique à nos producteurs; et j'entends pas là des droits qui protégeraient toute industrie canadienne.

Je suis un adepte convaincu d'un système de protection qui protège non seulement le fabricant et le cultivateur, mais aussi le consommateur. J'approuverais aussi la nomination d'une commission du tarif composée de trois membres représentant respectivement l'agriculture, la main-d'œuvre et l'industrie, libres de toute influence politique, justes à l'égard de tous et modifiant les droits de temps à autre de manière à ce que tout le monde en bénéficiât. Je suis convaincu que c'est pour le Canada la seule manière de devenir une grande nation.

M. POWER: C'est la première fois que je me risque à discuter le budget, bien que je siège en cette Chambre depuis quelques années. J'interviens ce soir parce que la coutume et la tradition veulent que ce soit pour les sujets du roi l'occasion d'exposer leurs griefs avant de voter les crédits nécessaires au fonctionnement des services publics.

Je désire féliciter le Gouvernement, non pas parce que son budget énonce de nombreux changements mais parce qu'il en apporte très peu. A cette phase du développement du Canada, il convient que le Gouvernement mesure ses pas et agisse avec circonspection. De l'aveu général, et il n'en fait aucun doute, la situation n'est pas bonne en Canada. L'industrie ne va pas, les affaires sont mauvaises et, quoi que nous en disions, les finances de l'Etat laissent à désirer. Ce n'est pas le temps de toucher au tarif. Nous l'avons modifié l'an dernier, et quelques-uns croient qu'il n'en est pas résulté grand bien, en tout cas, le mal n'a pas été très grand. Mon honorable ami de Springfield (M. Hoey) a prononcé un admirable discours que j'approuve en partie. Il a affirmé qu'une révision du tarif s'impose, mais, je viens de le dire, il faut être prudent. Le tarif des douanes fourmille de contradictions, d'anomalies, d'inconséquences. Il faut qu'il soit révisé mais par quelqu'un qui a le temps et des dispositions nécessaires pour l'étudier et proposer les modifications pour le bien général du pays. Les conditions particulières à chaque industrie doivent être étudiées afin d'en rendre l'exploitation aussi facile que possible, tenant toujours compte du bien général. Je crois donc que le Gouvernement fait preuve de sagesse en proposant la création d'une commission du tarif, mais pas une commission indépendante et libre de déterminer d'elle-même la politique fiscale du Canada; car notre constitution ne permet pas cette dictature de l'extérieur. C'est au Gouvernement qu'il appartient de dire par quels moyens seront prélevés les revenus nécessaires à l'administration publique. Je comprends que cette commission sera simplement consultative et qu'après s'être renseignée à fond sur la situation de l'industrie, elle fera rapport au ministre des Finances, qui, de concert avec ses collègues, déterminera ensuite la ligne de conduite du Gouvernement et en sera responsable envers la Chambre et le pays.

Mon honorable ami voudrait savoir si cette commission recevra instruction de motiver ses propositions d'après le libre-échange ou la protection. Pour ma part, je dirais aux commis-

saires d'ignorer complètement l'un ou l'autre de ces principes et de nous conseiller d'après les circonstances de chaque industrie indépendamment de toute considération libre-échangiste ou protectionniste. D'après moi, le tarif n'est pas une affaire de principe mais de circonstances seulement. Chaque industrie devrait être traitée individuellement eu égard à la situation dans le pays au moment où son cas est étudié. Si le tarif douanier repose sur un principe, comment se fait-il que le nôtre, regardé comme protectionniste contienne tant d'articles libres de droits. S'il est fondé sur un principe, comment expliquer que les mêmes articles soient frappés d'un droit ou admis en franchise selon l'industrie qui les utilise? Il me semble, monsieur l'Orateur, que cela provient en grande partie de la cause que nous voulons écarter par l'institution d'une commission du tarif, le gouvernement par délégation. Des délégations d'industries, des délégations des parties intéressées s'adressent au ministre des Finances avant la préparation du budget et reçoivent souvent un accueil sympathique. Souvent on enlève ou on impose un droit sur des articles sans tenir compte de leur rapport avec le reste du tarif. Cela a été fait, je crois, par les tories protectionnistes et les libéraux, partisans de la stabilité du tarif. Les deux partis sont coupables à ce point de vue. Une commission tarifaire pourrait remédier à la situation et établir un tarif logique sur toute la ligne. Cela nous mènerait à l'adoption d'une politique qui prévaudrait probablement pour une longue période.

Cette Chambre a discuté longuement la politique douanière l'an dernier. On admettra, je crois, que le régime de gouvernement par députations ou délégations a maintes fois porté atteinte à la stabilité du tarif, et les politiciens qui préconisent le maintien du tarif Laurier-Fielding seraient peut-être les premiers qui, si leur intérêt dans une industrie particulière le commandait, s'adresseraient au ministre des Finances et au gouvernement du jour pour demander la modification du tarif.

J'espère que cette commission du tarif, quand elle sera en fonction, étudiera la question de préférence britannique. Si je comprends bien, après avoir lu les annales politiques récentes, la préférence britannique a peut-être été une bonne chose; elle est peut-être encore une bonne chose; je n'en suis pas certain; mais on a dit, peut-être avec raison, que la préférence britannique fut inaugurée par sir Wilfrid Laurier en 1916 afin de montrer aux tories qu'il était aussi loyal qu'eux. Le pays a pu en profiter, incidemment, mais je crois que le mobile était d'ordre politique. La raison de ce reproche adressé aux libéraux étant disparue, il serait peut-être sage que la commission tarifaire étudiât la question et constatât si quelques industries n'ont pas souffert de la préférence britannique.

Le seul élément d'importance contenu dans le budget c'est l'augmentation des droits sur la houille. Je crois que le Gouvernement mérite des félicitations et j'espère que son acte sera profitable à la Nouvelle-Ecosse. Cette province traverse une période difficile par suite de la cherté du transport, du tarif élevé des Etats-Unis et d'autres raisons qu'il serait trop long de mentionner. La Nouvelle-Ecosse n'a pas bénéficié de son entrée dans la Confédération. C'est l'une des provinces à qui l'on a imposé le pacte fédératif. Elle a manifesté de la patience, du courage; elle n'a pas formé de clan dans le but de forcer la main des partis politiques et de se faire accorder des faveurs spéciales. Elle a, je le répète, fait preuve de patience, de courage, sans jamais se plaindre. Maintenant qu'elle est dans l'épreuve, les autres provinces canadiennes devraient se faire un devoir, un plaisir même, de lui accorder un traitement juste et généreux, de la mettre, autant que possible, sur un pied d'égalité avec les autres provinces et de lui permettre de tirer le meilleur parti possible des ressources dont la nature l'a gratifiée. Nous espérons que les mineurs profiteront, dans une certaine mesure du moins, du relèvement des droits qui frappent le produit de leur labeur. Ce serait une calamité, une catastrophe, si les spéculateurs comme Wolvin et les meneurs comme McLurg, étaient seuls à bénéficier d'avantages destinés à toute la population de la province. Je ne veux pas parler ce soir des mérites ni des démérites des mineurs ou de la compagnie Besco dans la lutte qui se livre présentement. Mais, permettez-moi de dire ceci: Par suite du hasard ou de la maladresse des autorités militaires, je me trouvai un jour lieutenant du troisième bataillon de Toronto. Enrôlés dans mon bataillon se trouvaient soixante ou soixante-quinze mineurs de la Nouvelle-Ecosse. Pourquoi avait-on nommé des Québecois et des Néo-Ecossais dans le bataillon de Toronto et pourquoi nous avait-on envoyés là, je n'ai jamais pu le savoir; mais ce que je sais c'est que ces soixante-quinze hommes étaient les plus braves, les plus fidèles, les plus soumis, les plus laborieux et les plus courageux de tout le bataillon. Je ne puis croire, monsieur l'Orateur, que ces hommes, ceux qui vivent encore, leurs frères ou leurs pères soient devenus des tireurs au flanc ou des bolcheviks. Je me refuse à croire que des hommes qui étaient si braves sur le champ de bataille, qui étaient si disposés à

faire tout ce qu'on leur commandait, se livrent aujourd'hui au sabotage et refusent de travailler.

Une autre innovation figure au budget de cette année, et j'espère que ce sera une innovation heureuse, c'est l'imposition d'une taxe d'exportation sur l'énergie électrique. On a émis un certain nombre de théories en ce pays sur la façon de disposer de nos ressources naturelles. Il ne m'appartient pas d'aborder ce sujet et de le discuter ce soir. Je n'en ai pas le temps et je ne crois pas que le moment soit propice, mais je dirai ceci: Voici un parti qui a mis tout le coût de la guerre sur les épaules des générations futures quand il aurait pu taxer ses amis les profiteurs, quand il n'avait pas besoin d'émettre des obligations exemples de l'impôt; il n'appartient pas à ce parti de dire ce que ces générations futures devront faire des ressources naturelles que la Providence aura mises à leur disposition. Le parti qui, depuis quelques années, prêche d'un bout à l'autre du pays que nous sommes en banqueroute, ou à la veille de la banqueroute, n'a pas le droit de nous empêcher d'employer nos ressources naturelles pour nous remettre sur pied. Il vaudrait autant dire à un homme ruiné dans son commerce, mais possédant des bons de la Victoire à la banque, qu'il ne doit pas vendre ces bons, mais qu'il doit se laisser mettre en faillite. Si nous sommes à la veille de la banqueroute, il devrait au moins nous être permis de nous servir de ce que nous avons afin de nous replacer dans une bonne position. De plus, quand le commerce ne va pas, quand ce même parti dont j'ai parlé dit que les affaires vont mal dans tout le pays, ce n'est pas le temps de ruiner les industries comme celles comportant l'exportation du bois à pâte, du nickel ou de l'amiante, du moins jusqu'à ce que nous soyons retournés à une certaine situation normale. Ce sera alors le temps de discuter si nous devons ou non prohiber l'exportation de nos ressources naturelles. Le Gouvernement a décidé, et sagement, je le crois, de profiter en quelque sorte de l'usage de ces ressources naturelles, et l'imposition d'un droit sur l'énergie exportée va rapporter quelque revenu. Je ne crois cependant pas que cette taxe soit bien onéreuse pour le peuple canadien, et nous aurons au moins trouvé un moyen qui pourra rapporter beaucoup au Canada en général.

Je voulais dire quelques mots du contrat Petersen, n'ayant pas eu l'avantage de le faire lorsque la chose a été discutée en cette Chambre. Je suis heureux de ce que le premier ministre ait élargi le champ d'action du comité auquel cette affaire a été référée, ce qui va permettre de faire entendre toute suggestion autre que celles contenues dans le contrat Petersen. Je désire faire une seule suggestion, et c'est celle-ci: Que le Gouvernement, au lieu de conclure un contrat avec sir William Petersen, se serve de sa propre Marine marchande canadienne. Qu'il ne l'administre pas. Au lieu de cela, j'aimerais mieux voter deux ou trois millions de dollars au ministre de la Défense pour faire couler ces navires; mais qu'il donne ces navires à sir William Petersen. Que sir William les exploite. Il paraît que c'est un bon homme. Nous pourrions ainsi briser la coalition et épargner sept ou huit millions par année.

Pour moi, il n'y a aucun doute qu'une coalition existe et qu'elle ne soit désavantageuse au pays. Il n'y a aucun doute qu'elle n'ait beaucoup nui à notre commerce. Il est certain que cela a nui aux intérêts de certains ports canadiens, entre autres à ceux du port de Québec. Et cela me porte à parler d'une affaire que je ne devrais peut-être pas toucher en ce moment, mais que je suis forcé de porter à l'attention de cette Chambre, n'ayant pas d'autre moyen de le faire. Depuis quelques années, monsieur l'Orateur, vous le savez probablement, l'outillage et le progrès du port de Québec ont été comme une espèce de ballon pour tous les partis, de toutes nuances et de toutes couleurs.

M. FORKE: Pas les progressistes.

M. POWER: Il n'en ont pas encore eu la chance. Depuis ma plus tendre enfance, j'ai entendu vanter l'avenir de ce port, j'ai entendu dire ce que tel ou tel parti devait faire ou devrait faire pour ce port. Nous avons vécu de promesses et nous mourons de faim en attendant la réalisation. Je me permets de dire, monsieur l'Orateur, que je crains beaucoup que notre situation ne se soit pas beaucoup améliorée en ces derniers temps. J'ai pris part aux élections de 1904, de 1908, de 1911. J'ai combattu durant les élections de 1917 et de 1921, et dans toutes ces élections, peut-être le seul principe en jeu était de savoir quels étaient les meilleurs moyens de faire cesser le sommeil séculaire de Québec.

L'hon. M. MANION: Changez de parti.

M. POWER: Nous avons essayé la chose, et cela ne nous a pas réussi. Mon honorable ami a changé de parti. Je puis lui dire dès maintenant que, si je change de parti, je ne manifesterai pas autant d'aigreur envers mes anciens amis qu'il en manifeste.

L'hon. M. MANION: Je ne manifeste pas d'aigreur.

M. POWER: Ces questions ont été devant le public de Québec aussi longtemps que je puis me le rappeler, et aucun parti n'a jusqu'ici réussi à nous donner la satisfaction à laquelle nous avons droit. L'affaire est maintenant devenue plus qu'une question locale. Le développement du port de Québec est une question d'intérêt national. Bien plus, les membres de ce Parlement, les représentants du peuple, les représentants du cabinet et le Gouvernement se sont engagés à faire certains travaux et à accomplir certaines choses pour notre port, et si l'on ne le fait pas beaucoup d'électeurs seront désappointés, et cela sera désastreux non seulement pour notre province, mais pour tout le Canada. A mon avis, on doit tenir aussi fidèlement une promesse faite aux électeurs qu'une promesse faite à un simple citoyen dans le cours ordinaire des choses. On a fait des promesses que l'on n'a pas tenues. L'une des promesses que j'ai faites peu de temps après les dernières élections portait que, si le présent gouvernement traite le peuple de la province de Québec comme le gouvernement précédent le traita, je ne serais pas le dernier à le critiquer aussi amèrement, aussi aigrement, aussi sévèrement que j'ai critiqué tout autre gouvernement, et j'ai l'intention de tenir cette promesse. On nous a dit souvent que l'on présenterait un projet de loi à cet égard. Nous l'attendons, comme je l'ai dit, depuis près d'un siècle. Il est encore temps de réparer l'erreur et de mettre un peu plus d'énergie dans le programme et les projets du Gouvernement. Mais le temps presse, et, à moins qu'on ne dépose un projet de loi avant quelques jours ou quelques semaines, je crains beaucoup que tout ce qu'on a fait jusqu'à maintenant ne l'ait été en vain. Les crédits accordés l'an dernier auront été dépensés en pure perte, et les habitants de la ville de Québec seront profondément déçus. J'espère que, pour sauvegarder l'honneur des députés de cette ville, l'honneur de ceux qui la représentent dans le cabinet et l'honneur du parti auquel j'appartiens, l'on prendra bientôt des mesures pour dissiper la méfiance qui règne dans l'esprit des habitants de Québec.

Revenons à un sujet plus agréable. J'entends dire dans les couloirs et je lis dans les journaux que nous sommes à la veille d'une convocation des électeurs. Pourquoi devrions-nous avoir des élections, je ne le sais pas; mais apparemment les journaux pensent que nous devrions en avoir. Je ne connais personne qui le désire très vivement, et je ne sais pas si le pays le désire; je ne sais pas non plus si ce serait avantageux pour le pays. Je ne vois pas que notre groupe puisse obtenir une majorité suffisante pour lui donner l'autorité que nous désirons; quant à l'honorable chef de l'opposition officielle, il ne peut remporter la victoire; les progressistes ne le peuvent pas non plus et quant aux treize "purs", les probabilités sont de dix contre un qu'ils perdront la course. Personne n'ayant un grand intérêt à convoquer les électeurs, autant vaudrait remettre la chose à une autre année, alors que ces treize purs auront peut-être une organisation assez puissante pour forcer le Gouvernement à faire des élections et qu'ils auront quelque chance de remporter la victoire. La situation politique, à l'heure actuelle, me rappelle quelque peu une anecdote que j'ai lue quelque part. Elle avait trait aux temps du bon roi Charles. En ce temps-là, il n'y avait pas de loi de prohibition, ni de résolutions Good, ni de résolutions Brown, et les gens menaient apparemment une vie très simple et heureuse. Le roi Charles, au témoignage de sa propre famille, ne dit jamais une sottise, et ne fit jamais une chose sage. Un certain personnage, Jacques, duc d'York, espérait lui succéder au trône. Jacques était hargneux.

M. FORKE: Il était écossais.

M. POWER: Ecossais fanatique, à l'esprit étroit. Un jour il se plaignit au roi Charles d'un complot ourdi contre la vie du roi. Charles lui dit: "Laissez! Jacques, ils ne me tueront jamais pour que vous deveniez roi". La même remarque s'appliquerait facilement à un certain groupe de la Chambre. De peur que mes amis du groupe progressiste ne reprennent courage et pensent qu'ils pourraient être appelés à jouer le rôle de Guillaume d'Orange, je leur dis tout de suite qu'il se trouve que la ville de Toronto a monopolisé cette couleur. Je suis enclin à penser également qu'ils seront plutôt appelés à remplir le rôle d'un homme auquel ils ressemblent quelque peu par leur ambition démesurée et les circonstances qui entourèrent leur origine: le duc de Monmouth. Et je les avertis qu'ils courent un grand risque d'avoir le même sort et d'être massacrés par les "Agneaux" de Kirke. Etant donné cet état de choses, la session devrait être tranquille et paisible; le bruit considérable que l'on fait au dehors au sujet des élections ne devraient pas nous faire perdre notre équilibre ni abandonner notre genre de vie régulier. Nous formons un parlement calme; tout va pour le mieux et il n'est pas nécessaire de rien bouleverser. Continuons, de toutes façons. On nous a élus pour une certaine période et je ne pense pas que personne éprouve un vif désir de nous renvoyer, à moins que ce ne soit quelqu'un qui veuille prendre notre place. Mais qu'il attende patiemment. Pourquoi ne resterions-nous pas un peu plus longtemps?

Pour être sérieux un moment, je crois que l'état des affaires s'améliore et qu'il ne serait pas dans l'intérêt du commerce de créer de l'inquiétude. Nous connaîtrons bientôt peut-être la prospérité d'autrefois et le pays a besoin surtout d'être laissé en paix pour qu'il accomplisse sa propre destinée. Plutôt que de nous quereller au sujet de programmes politiques, de perdre notre temps et l'argent du pays en discussions de questions de théoriques, de problèmes qui peuvent se poser ou non, nous devrions faire tout en notre pouvoir pour encourager toutes les entreprises légitimes, toutes les affaires légitimes et les industries du pays. Il nous incombe de nous donner la main et de tout mettre en œuvre pour surmonter les difficultés de la situation actuelle. Comme le dit mon honorable ami de Springfield (M. Hoey), faisons tous tout notre possible. Il est impossible, avant l'élection d'un nouveau Parlement d'avoir ces surhommes dont il parle; mais en attendant essayons tous d'être, sinon des surhommes, des hommes ordinaires faisant notre devoir envers nos commettants et envers la pays.

(A la demande de M. McMaster la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

La Chambre lève la séance à dix heures vingt-cinq minutes du soir.

LUNDI, 6 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

M. F. R. ANDERSON

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le solliciteur général ou autre personne représentant le gouvernement fédéral a-t-il retenu les services de F. R. Anderson, avocat de Vancouver (C.-A.), pour poursuivre la Standard Junk Company relativement à la taxe de vente sur la vente de bouteilles de bière vides?

2. Sur quelle recommandation F. R. Anderson a-t-il été retenu?

3. Le Gouvernement sait-il que ledit F. R. Anderson est inculpé aux Etats-Unis pour contravention au 18e amendement à la constitution américaine dans la fameuse cause du *Quadra*, navire faisant la contrebande des spiritueux?

4. Le Gouvernement sait-il que le dit F. R. Anderson a été relâché sur cautionnement de $10,000, lequel a été officiellement et formellement forfait par les tribunaux américains de San Francisco le 10 mars?

5. L'engagement dudit F. R. Anderson a-t-il été fait par le Gouvernement comme preuve de bonne foi envers le gouvernement américain, sous l'empire du traité récent passé avec les Etats-Unis dans l'intention de supprimer la contrebande des spiritueux?

6. Le Gouvernement croit-il qu'en retenant comme avocat de la poursuite dans des affaires secondaires un particulier accusé d'un délit sérieux dans un pays voisin et ami, et qui a forfait son cautionnement de $10,000, il inspire le respect de la loi, du bon ordre et du bon gouvernement au Canada?

Par l'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1 et 2. C'est sur la recommandation du ministre de la Justice qu'on a demandé les services de l'étude Russell Hancox et Anderson.

3. L'ambassadeur de Sa Majesté à Washington nous a avisés que F. R. Anderson était, aux Etats-Unis, sous le coup d'une accusation de félonie en ce qu'il avait conspiré dans le but de violer les lois de prohibition et de douane des Etats-Unis relativement à la saisie du *Quadra*.

4. L'ambassadeur ajoutait que M. Anderson avait été remis en liberté sur cautionnement de $10,000, que le tribunal avait confisqué, en apprenant son départ pour Vancouver.

5 et 6. Répondu sous le n° 1.

LE BLE DE LA RESERVE DES PIEDS-NOIRS

M. GARLAND (Bow-River) demande:

1. De quelles désignations et quantité chacune se composait le total des 136,114 boisseaux de blé vendu en 1923, par la réserve indienne des Pieds-Noirs?

2. De quelles désignations et quantité chacune se composait le total des 60,756 boisseaux de blé vendus par la réserve indienne des Pieds-Noirs, en 1924?

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

1. 1923.	
Qualité n° 1	71,217
Qualité n° 2	12,918
Qualité n° 3	20,890
Qualité n° 4	3,875
Réservé pour la semence ou vendu par les Indiens, qualité inconnue	27,214
2. 1924.	
Qualité n° 1	15,154
Qualité n° 2	15,773
Qualité n° 3	12,900
Qualité n° 4	3,055
Réservé pour la semence ou vendu par les Indiens, qualité inconnue	13,874

THOMAS R. MAYBERRY

M. SUTHERLAND demande:

1. A quelle date Thomas R. Mayberry, d'Ingersoll (Ont.), a-t-il été nommé commissaire pour faire enquête sur les accusations d'ingérence politique dirigées contre des fonctionnaires et employés du Gouvernement?

2. Quelles enquêtes le commissaire a-t-il faites depuis sa nomination, et qu'est-il résulté de chaque enquête?

3. Agit-il encore comme commissaire à ces fins?

4. Combien lui a-t-on payé ou doit-on lui payer pour chacune des enquêtes qu'il a faites?

5. Quelles sont les aptitudes de Mayberry pour l'exercice de ses fonctions de commissaire?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. M. Mayberry a été nommé commissaire pour faire enquête sur les accusations d'ingérence politique portées contre les employés du Gouvernement dans la province d'Ontario, par décret du conseil, C.P. n° 128, 26 janvier 1923.

2. Département des Chemins de fer et des Canaux.

a) James F. Shields, Dickinson's Landing, canal de Cornwall. Il nia l'accusation qui fut établie par les témoignages.

b) Augustus Blackburn, Dickinson's Landing, canal de Cornwall. Il reconnut le bien fondé de l'accusation et il fut congédié.

c) John Waldroff, Dickinson's Landing, canal de Cornwall. Il nia l'accusation que les témoignages manquèrent d'établir.

Département des Postes.

Accusations d'ingérence politique portées contre a) W. L. Trotter, receveur de la poste à Sheguindah; b), S. Brickman, receveur de la poste à Sebringville; c) Wm. Boyd, receveur de la poste à Kagawong, qui furent déclarés coupables.

3. Oui.

4. Département des Chemins de fer et des Canaux.

Payé au commissaire ci-dessus relativement à ces enquêtes, $188.75.

Département des Postes.

Montant payé dans chaque cas: a) $141.70; b) $68.95; c) $225.50.

5. Pas de renseignement.

LES MEDECINS M. A. McAULAY ET O. G. DONOVAN

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Le docteur M. A. McAulay est-il à l'emploi de l'hôpital de Camp-Hill comme médecin en permanence?
2. Dans l'affirmative, quels sont ses appointements?
3. Le Dr O. G. Donovan est-il médecin permanent à l'hôpital de Camp-Hill?
4. Dans l'affirmative, quels sont ses appointements?
5. Le département sait-il que le Dr Donovan est aussi titulaire d'une autre fonction publique à Halifax?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement des Soldats):

1. Oui, il est chargé du service médical dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard.

2. $4,800 par année.

3. Oui; surintendant médical.

4. $3,600 par année.

5. Oui. Il fait sa clinique au service d'hygiène provincial après ses heures réglementaires de bureau, et cela ne nuit pas à l'exercice de ses devoirs à l'hôpital de Camp-Hill où il donne tout le temps qu'il est tenu d'y consacrer.

[M. Sutherland.]

CIRCULATION DES BILLETS DE BANQUE

M. SPENCER demande:

1. Quelle était la somme moyenne des billets de banque en circulation en janvier 1925?
2. Quelle était la moyenne d'or détenu par les banques pour le rachat de ces billets, en janvier 1925?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

	Moyenne en janvier 1925
1. $153,962,397.	
2. Or et monnaie secondaire détenus par les banques.. ..	$58,791,322
Or dans les réserves centrales	9,276,727

Il y avait en plus dans les réserves d'or et les banques $205,405,381 en billets du Dominion.

L'on ne peut dire que l'or et les autres ressources en espèces en caisse sont gardés pour le rachat des billets en circulation.

LA DETTE PUBLIQUE

M. STEWART (Leeds) demande:

1. Quelle était la dette publique nette du Canada à la fin des exercices 1920-1921, 1921-1922, 1922-1923, 1923-1924?
2. Quelle était la dette publique estimative du Canada, à la fin de l'exercice 1924-1925?
3. Quelles sommes a-t-on avancées au National-Canadien sous forme de prêts ou de garanties, et qui ne sont pas comprises dans la dette publique du Canada, pour chacun des quatre exercices indiqués à la question 1, y compris les prêts de remboursement?
4. Quelle est la somme de ces prêts de remboursement dans chacun des exercices susdits?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1.

1920-1921	$2,340,787,983 69
1921-1922	2,422,135,801 73
1922-1923	2,453,776,868 74
1923-1924	2,417,783,274 88

2. 1924-1925 (Est.) $2,431,487,112.00.

3. Tous les prêts en espèces du Gouvernement sont inclus dans la dette nette. La valeur des obligations garanties non incluses dans la dette est comme suit:

1920-1921	$50,000,000
1921-1922	61,000,000
1922-1923	Néant
1923-1924	50,000,000

Matériel roulant: En 1920-1921, on a émis des billets sur le matériel, sans garantie du Gouvernement, pour une somme de 27 millions de dollars. En 1922-1923, il y eut une nouvelle émission de billets au montant de $22,500,000 sur le matériel, comme en 1920-1921, mais portant de plus la garantie du Gouvernement.

4. Le produit des obligations garanties et des prêts du Gouvernement en espèces que les

chemins de fer ont affecté au rachat de la dette due au public est comme suit:

1920-1921	$56,382,626 17
1921-1922	48,871,443 41
1922-1923	25,275,902 04
1923-1924	11,469,369 69

ROUTES DE LA POSTE RURALE

M. SPENCER demande:

1. Combien de nouvelles routes de la poste rurale a-t-on établies en 1924?
2. Dans quelles provinces ont-elles été établies?
3. Combien dans chaque province?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes): Les réponses à ces questions se trouvent dans les documents déposés sur le bureau de la Chambre le 2 courant et dont demande avait été faite.

EMPRUNTS GARANTIES DU GOUVERNEMENT

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Combien d'argent prélevé par emprunts garantis du Gouvernement restait au département des Finances à la fin des exercices 1923-1924 et 1924-1925?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): 1923-1924, $18,424,837.67; 1924-1925, $21,110,096.19.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

L'IMPORTATION DES POMMES, OIGNONS, ETC.

Par M. MORIN:

1. Quelles ont été les importations des produits suivants dans chaque mois de l'exercice 1923-1924, et dans chaque province: pommes, oignons, pommes de terre, tomates, beurre et œufs?
2. Quels sont les droits douaniers des Etats-Unis sur chacun de ces produits?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

LA COALITION DU COMMERCE DES FRUITS DANS L'OUEST

Par le très hon. M. MEIGHEN:

Copie des rapports, écrits, télégrammes et autres papiers touchant l'enquête récente sur la coalition des fruits dans l'Ouest et en particulier des communications avec les gouvernements des provinces à ce sujet.

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, on demande là un dépôt considérable de documents. D'après un mémoire que j'ai ici il faudrait six employés pendant quatre mois pour réunir tous les documents. Je puis ajouter qu'au cours des deux ou trois dernières semaines, M. A. McLeod Sinclair, c.r., de la raison sociale Lougheed, McLaws, Sinclair et Redman, de Calgary, avocat de Nash and Mutual Brokers s'est efforcé d'obtenir du département presque tous les documents que demande cette motion, ce qu'on lui a refusé en conformité du droit que semble posséder le ministre en vertu des articles 15 et 22 de la loi d'enquête sur les coalitions. On craint qu'en plaçant ces renseignements à la disposition des intérêts de Nash and Mutual Brokers on ne commette une injustice à l'égard de plusieurs producteurs de la Colombie-Anglaise et distributeurs de fruits verts des provinces des Prairies. Conséquemment, nous n'avons pu acquiescer à cette demande.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, je ne connais rien des avocats de Nash Brothers...

L'hon. M. MURDOCK: Nash and Mutual Brokers. Leurs avocats sont Lougheed, McLaws, Sinclair et Redman.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je veux dire simplement que je ne connais rien des intérêts de Nash and Mutual Brokers, je n'ai jamais entendu parler de ces gens, et j'ignorais qu'ils eussent demandé ces documents. Je ne veux, cependant, imposer aucune dépense inutile au département. Je n'avais pas l'intention d'obtenir la correspondance des différents épiciers ou marchands de fruits. Ce que je voulais, c'est une copie du rapport, ainsi que des documents officiels s'y rapportant, non pas la correspondance échangée avec des individus dans tout le pays, mais celle échangée entre le gouvernement fédéral et ceux des provinces; voilà tout.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami doit se rappeler que moins de trois mois se sont écoulés depuis que le rapport a été remis aux procureurs généraux des quatre provinces de l'Ouest. Nous imaginons qu'ils sont en ce moment à décider ce qu'ils doivent faire. S'ils décident de ne pas agir, il appartiendra alors à ce Gouvernement de décider sous l'empire de l'article 22, quelle attitude il doit prendre. Il ne paraît donc pas opportun présentement de dévoiler la correspondance échangée entre les procureurs généraux des provinces et ce Gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que cette objection soit bien sérieuse, mais je sais que ce n'est pas le temps de discuter la motion. Il y a un article donnant au Gouvernement le droit d'attendre trois mois avant de prendre lui-même des poursuites, bien qu'il ne soit pas obligé d'attendre. Je ne nie pas la chose, mais il ne s'agit pas de cela. La Chambre a certainement droit, à une copie du rapport et de la correspondance officielle. Quel mal peut-il y avoir à déposer la correspondance échangée disons entre ce Gouvernement et celui du Manitoba? Cela n'aurait aucune influence sur l'attitude du Manitoba ni sur celle que ce Gouvernement pourrait prendre après la décision du Manitoba.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur l'Orateur, je me permettrai de donner ces renseignements, du moins quelques renseignements. Qu'on laisse la motion comme cela.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Qu'allons-nous faire de la motion?

Le très hon. M. MEIGHEN: Adoptons-la, sauf la restriction que j'y ai mise.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Adoptée, sujette à l'arrangement intervenu entre le ministre du Travail (M. Murdock) et le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen).

INDUSTRIES RIVERAINES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS A L'EST DE FORT-WILLIAM

Par M. HOCKEN (pour sir Henry Drayton):

Liste des deux cents ou quelques industries signalées par le ministre de l'Intérieur dans son discours, page 1728 du hansard de 1925, comme ayant été établie en bordure au National-Canadien entre Fort-William et l'est; avec indication du lieu de chaque industrie.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Je suis parfaitement disposé à déposer ce document, mais il faudra obtenir les renseignements du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham). Avec cette entente, nous pouvons adopter la motion.

(La motion est adoptée.)

QUESTION DE PRIVILEGE ET DE REGLEMENT SOULEVEE PAR LE TRES HONORABLE M. MEIGHEN SUR LA FORME DE LA REPONSE DONNEE A UNE QUESTION

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Je désire soulever en ce moment une question de privilège et en même temps invoquer l'application du règlement. L'article 37 traite de la procédure à suivre pour les questions et pour les réponses. Il est ainsi conçu:

Il peut être posé des questions aux ministres de la couronne touchant toute affaire publique, et à d'autres membres au sujet de bills, motions ou autres matières publiques se rattachant aux affaires de la Chambre dans lesquelles ces membres peuvent être intéressés; mais ni les questions ainsi posées ni les réponses qui y sont faites ne sauraient présenter d'argument ni exprimer d'opinion, ni énoncer de faits autres que ceux qui sont nécessaires pour faire comprendre la question. Et la réponse doit se faire sans discussion du sujet.

En m'appuyant sur cette règle, je désire rappeler une question posée et une réponse donnée en cette Chambre le 2 avril. La question fut posée par l'honorable représentant de Kent (M Doucet) et elle apparaît, avec la réponse à la page 1834 du hansard, comme suit:

M. Doucet demande:

1. Combien le Gouvernement a-t-il payé au sujet de l'enquête et du rapport de sir Henry Drayton sur la conférence maritime de l'Atlantique-Nord et des tarifs maritimes?

[Le très hon. M. Meighen.]

C'est de cette question que je veux parler, mais je puis aussi bien lire la seconde question, bien qu'elle n'ait pas de rapport avec ce que je veux dire:

2. Quelle somme est déjà payée ou reste à payer à M. W. T. R. Preston au sujet de son enquête et de son rapport sur ces mêmes questions?

Je vais répéter la première question, celle à laquelle je fais objection, ainsi que la réponse donnée par le Secrétaire d'Etat (M. Copp) Voici:

1. Combien le Gouvernement a-t-il payé au sujet de l'enquête et du rapport de sir Henry Drayton sur la conférence maritime de l'Atlantique-Nord et des tarifs maritimes?

1. L'honorable sir Henry Drayton émargeait à la Commission des chemins de fer du 31 juillet au 21 septembre 1913, alors qu'il faisait l'enquête sur les frets maritimes, et il a reçu pendant l'enquête son traitement régulier comme président de la Commission, soit $12,500 par an et $1,074 pour frais.

Je désire lire de nouveau l'article du règlement qui se rapporte à ce cas:

1. Il peut être posé des questions aux ministres de la couronne touchant toute affaire publique, et à d'autres députés au sujet de projets de lois, motions ou autres questions publiques se rattachant aux affaires de la Chambre dans lesquels ces députés peuvent être intéressés; mais ni les questions ainsi posées ni les réponses qui y sont faites ne sauraient présenter d'argument ni exprimer d'opinion, ni énoncer de faits autres que ceux qui sont nécessaires pour faire comprendre la question. Et la réponse doit se faire sans discussion du sujet.

Je ferai remarquer, en premier lieu, qu'on n'a pas répondu à la question telle qu'elle fut posée. Le Gouvernement peut, naturellement refuser de répondre à la question; je ne prétends pas qu'il est forcé de répondre. Mais s'il répond, il est obligé d'exposer les faits, et le Gouvernement, d'après l'article que je viens de lire, n'avait pas le droit de faire une déclaration absolument étrangère à la question et qui ne l'éclaircissait en rien. D'abord, dans le cas actuel, on n'a pas donné de réponse qui éclaircisse de quelque façon le point dont il s'agit; en conséquence, cette prétendue réponse n'est pas conforme au règlement. Je prétends donc qu'on devrait l'annuler. Le Gouvernement devait, en réponse à la question posée, s'il y répondait de quelque façon, exposer les faits, c'est-à-dire que sir Henry Drayton ne reçut rien du tout pour les services qu'il rendit en rapport avec cette enquête; de plus, les sommes qu'il toucha en sa qualité de commissaire des chemins de fer n'avaient aucun rapport au fait qu'il ne reçut rien pour ce travail particulier, ni n'expliquaient ce fait. La réponse qu'on a risquée, cette allusion gratuite au fait qu'il émargeait au budget, est d'autant plus malséante si l'on songe que, non seulement il fit ce travail pendant les vacances qu'on lui accordait à la commission des

chemins de fer et sans aucun frais pour le pays, mais que, plus tard, tout le travail qu'il s'imposa relativement au rapport Drayton-Acworth, sur lequel l'administration fonda son programme ferroviaire, rapport qui constituait une œuvre prodigieuse, ne lui rapporta pas, non plus, un sou. De fait, il renvoya un chèque de $15,000 qui lui avait été adressé. Les mêmes remarques s'appliquent au travail qu'il fit en qualité de commissaire de la force motrice, de l'éclairage et de l'électricité pendant une longue période, en 1917-1918, et aussi en sa qualité de commissaire du ravitaillement. Il rendit ces services sans recevoir aucune rémunération, et, vu ces faits, je pense que le Gouvernement, quel qu'ait pu être son droit légal, a manqué de courtoisie et de justice dans sa réponse. Je vous prie, monsieur l'Orateur, puisque vous surveillez les questions et les réponses, de voir qu'elles soient conformes au règlement; cette autorité vous est accordée, monsieur l'Orateur, par l'article du règlement que j'ai lu. Je vous prie d'ordonner que cette prétendue réponse soit rayée et que l'on inscrive de nouveau au Feuilleton la question n° 1.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Un autre honorable député désire-t-il parler au sujet du règlement?

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Je partage l'avis énoncé par mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen) que l'habitude de poser des questions pour provoquer des expressions d'opinions de toutes sortes, y compris sur des sujets juridiques, s'est trop généralisée en ces derniers temps. Cependant, je ne puis, comme mon honorable ami, admettre que la réponse donnée ne fût pas en rapport avec la question:

Combien le Gouvernement a-t-il payé au sujet de l'enquête et du rapport de sir Henry Drayton sur la conférence maritime de l'Atlantique-Nord et des frets maritimes?

Cette question était le seul moyen, pour la Chambre et le pays, de connaître quel montant d'argent avait été versé à l'honorable représentant de York-Ouest (sir Henry Drayton) pour certains services, et la réponse consignée au hansard n'est qu'un exposé des faits tels qu'ils sont. On pose des questions au Gouvernement dans le but de se procurer des renseignements; et c'est le seul moyen de les obtenir. La simple déclaration du fait que l'honorable député était, à cette époque, membre de la commission des chemins de fer et qu'il touchait un traitement de $12,000, ou environ, par année—ce qui, je suppose, indiquerait qu'il était à la disposition du Gouvernement du jour pour tout travail particulier de la nature dont il s'agit—ne constitue pas une expression d'opinion de la part du Gouvernement, ni une violation de l'article du règlement qui vise pareil cas. Quant aux renseignements relatifs à la question se rapportant aux frais, je crois que c'est conforme au règlement. Et l'on a répondu à cette question. Il me semble que mon très honorable ami s'inquiète sans nécessité au sujet de cette affaire. Aucune des réponses données par le Gouvernement n'a pour but de critiquer l'honorable représentant de York-Ouest (sir Henry Drayton), ni ne constitue, à mon avis, un argument ni une expression d'opinion; ce n'est qu'un simple exposé de faits. Dans ce cas particulier, on a simplement déclaré, en réponse à la question, que l'honorable député touchait un certain traitement et des frais, en sa qualité de président de la commission des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout ce que je trouve à propos dans la déclaration de mon honorable ami en réponse à ma prétention c'est que l'honorable député de York-Ouest, recevant à cette époque un traitement en qualité de commissaire des chemins de fer était à la disposition du Gouvernement, comme mon honorable ami le "supposait", pour tout autre travail qu'on eût voulu lui confier. L'honorable député ne pouvait supposer rien de tel. Sir Henry Drayton remplissait les fonctions de commissaire de chemins de fer pour le pays. C'étaient là ses seules fonctions pour le traitement qu'il recevait. Alors cette affirmation n'est pas exacte. Il ne pouvait par, du tout, être appelé à faire ce travail. Ses services ont été donnés sans rétribution.

L'hon. M. MACDONALD: Il devint disponible.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est lui-même qui se mit à la disposition du Gouvernement, mais le fait qu'il était commissaire des chemins de fer n'avait rien à faire à sa réclamation d'émoluments. Voici ce que je prétends: pour être exact il eût fallu répondre: "néant". Ce qu'on a déclaré ne peut être admis que comme l'explication d'une réponse et il n'y avait pas de réponse à expliquer. Si elle avait été donnée, ce ne serait pas une explication. Elle n'a rien à faire avec les faits.

L'hon. M. MACDONALD: C'est une question d'opinion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas du tout une question d'opinion. Un homme est préposé à une tâche: quand il l'accomplit il gagne les émoluments qui lui sont attrribués. Je suis d'opinion que le Gouvernement eut fait aussi bien de reconnaître qu'il avait répondu trop vite, il devrait consentir à rayer

cette réponse du hansard et donner celle qu'il aurait dû donner.

M. THOMAS VIEN: Monsieur l'Orateur, pour ma part je ne saurais admettre le bien-fondé de la prétention émise par mon très honorable ami (M. Meighen). Nul ne refusera de reconnaître que l'honorable député dont il défend les intérêts a rendu alors d'excellents services; mais la question posée étant celle-ci: "Combien le Gouvernement a-t-il payé au sujet de l'enquête et du rapport de sir Henry Drayton?" je ne crois pas qu'on pût répondre d'une façon plus claire et plus précise qu'en disant ce qu'on a dit, à savoir, qu'en réalité du 31 juillet au 21 septembre 1913 sir Henry Drayton émargeait au budget de la commission des chemins de fer du Canada et qu'en cette qualité il recevait tels émoluments, soit $12,500. Je suis d'opinion que, étant donné les termes de la question, le pays avait le droit de savoir ce qu'on avait payé à sir Henry Drayton, et on a répondu qu'il était en service du 31 juillet au 21 septembre 1913, que durant tout le temps qu'il a consacré à une enquête sur les prix de transport maritime, il a continué à jouir de ses émoluments en qualité de commissaire en chef, soit $12,500. Je ne pense pas qu'il y ait là sujet à discussion. La réponse était très à propos et selon moi elle ne devrait pas donner lieu à une question de règlement ou à une question de privilège. Quant à moi, je suis fermement d'avis que cette réponse est très au point: que c'est une réponse exacte à une question de fait.

M. FORKE: Je pense bien que la réponse est peut-être au point, mais elle dit plus qu'il n'était nécessaire de dire. En répondant, il n'était pas nécessaire de déclarer que sir Henry Drayton recevait des émoluments en qualité de commissaire de chemins de fer. Si je puis me permettre de faire une suggestion, je dirais qu'on aurait dû déclarer tout simplement qu'il était dans ce temps-là commissaire des chemins de fer et qu'il n'a pas reçu d'autre rétribution pour cette enquête, sauf ses frais de déplacement ou autres dont on a parlé. On a donné à cette réponse une tournure quelque peu fâcheuse, peut-être sans arrière-pensée; je crois qu'on aurait pû lui donner une plus franche tournure. En lisant la réponse on comprend facilement ce dont il s'agit, mais je crois qu'on a dit plus qu'il n'était nécessaire.

L'hon. M. MACDONALD: Si mon honorable ami prétend qu'on n'aurait pas dû indiquer le chiffre des émoluments de sir Henry Drayton, à coup sûr il ne pense pas qu'il y avait là quelque chose d'incorrect, parce que de la façon qu'on pose les questions en Chambre, on aurait bien pu ensuite demander: "Quels étaient les émoluments de sir Henry Drayton à cette époque?"

M. FORKE: Ce n'était pas à propos; personne ne demandait le chiffre de ses émoluments.

M. VIEN: On a demandé quelle somme avait été payée?

M. MORRISON: Je n'ai pas mission de défendre l'honorable député de York-Ouest, mais je ne pense pas qu'on lui ait rendu justice en répondant comme on l'a fait à cette question. D'après ce qui semble avoir été établi sir Henry Drayton a poursuivi cette enquête durant ses vacances. Il est revenu à la vie publique; et c'est à considérer. Si un homme a rendu des services à son pays gratuitement, il a droit, selon moi, qu'on lui en attribue le mérite, ou du moins, ce n'est que juste que le public sache à quelles conditions il a rendu ces services.

Mais en déclarant qu'il touchait son traitement en qualité de commissaire des chemins de fer, comme il a répondu, il faisait supposer que durant cette enquête il remplissait les fonctions de commissaire des chemins de fer et était rémunéré à ce titre. A la lettre, le Gouvernement a peut-être répondu la vérité, mais, à mon avis, sir Henry Drayton a droit à des explications supplémentaires. Je crois que les omissions sont plus importantes que les faits révélés dans la réponse. Je pense que le Gouvernement aurait dû fournir de complètes et impartiales explications. A mon sens, la réponse marquait du parti pris. Je ne pense pa qu'on ait agi d'une manière juste envers l'honorable député.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si personne ne s'y oppose, j'aimerais à réserver la question pour avoir le temps de l'étudier davantage. Je ne savais pas que cette question dût se présenter.

RECTIFICATION DU COMPTE RENDU

M. McBRIDE: J'aimerais à rectifier une erreur dans le passage suivant des Débats, page 1873:

> A mes yeux, le Gouvernement pourrait facilement relever les tarifs des deux compagnies de 10 p. 100 par exemple, puis imposer aux deux chemins de fer une taxe de 9 p. 100 sur cette augmentation.

C'est "90" au lieu de "9" p. 100, qu'il aurait fallu dire.

TRANSFERT DES RESSOURCES NATURELLES AUX PROVINCES

M. CLARK: Le 23 février, deux questions apparurent au Feuilleton en mon nom. On les transforma subséquemment en ordres de dépôt de documents. Il s'agit du transfert

de certaines ressources naturelles des provinces d'Ontario et de Québec, et aussi des frais d'administration des territoires du Nord-Ouest. Le Gouvernement pourrait-il me dire quand je puis compter recevoir ces documents?

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Les fonctionnaires de mon département m'ont entretenu samedi de ce transfert des ressources naturelles, et j'avais l'intention d'en parler aujourd'hui à l'honorable député. Ils m'ont informé qu'il faudrait beaucoup de temps pour préparer les documents dans l'ordre indiqué par la demande, et si ces fonctionnaires pouvaient avoir une petite conférence avec mon honorable ami, nous pourrions nous arranger, je pense, pour lui transmettre les renseignements demandés. Il n'exige pas les renseignements dans l'ordre que semble impliquer sa question, j'en suis sûr, et une petite entrevue règlerait l'affaire.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre intérimaire des Finances), l'invitant à se former en comité des voies et moyens, et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. McMASTER (traduction): Monsieur l'Orateur, je veux d'abord traiter de certaines questions se rattachant au budget, de certaines déclarations contenues dans l'exposé budgétaire et des critiques qu'elles ont suscitées. Dans son bref mais clair discours sur le budget, le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) a déclaré ceci:

Outre cet excédent des opérations du Trésor pour l'exercice, notre situation financière s'est sensiblement améliorée du fait qu'au bilan figure un nouvel élément d'actif dont il faut tenir compte, c'est-à-dire un apport de $4,000,162, résultat des négociations commencées en 1922 entre notre haut commissaire à Londres et les gouvernements des royaumes de la Roumanie et de la Grèce, visant la consolidation de nos emprunts à ces pays avec les arrérages d'intérêt, ce qui affermit notablement leurs obligations financières. Les arrérages d'intérêt étaient: la Roumanie, $3,520,636 et la Grèce, $749,526.

Cela paraît être une déclaration fort claire et toute naturelle. Mais elle a suscité, de la part de l'honorable député de Fort-William (l'hon. M. Manion) une explosion d'éloquence qui mérite quelque considération, je pense. Nous aimons tous à entendre parler l'honorable député qui n'est pas à son siège, je le regrette; toutes ses paroles sont marquées par une certaine fraîcheur et un certain enthousiasme juvénile qui nous font écouter ses commentaires avec plaisir. Mais nous ne devons pas prendre ses observations trop au sérieux parce que, comme je le démontrerai dans mon discours, ses assertions sont souvent inexactes,—sans la moindre préméditation, sans aucun doute,—et donc de nature à tromper. En parlant de la déclaration faite par le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb), l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River a employé des expressions comme celles-ci:

Quel trompe-l'œil financier, quelle duperie politique le ministre intérimaire des Finances veut-il servir au peuple canadien, qui ne se doute de rien?

Il a comparé ces opérations au désastre financier de la mer du Sud, et se rapprochant des affaires du jour, il les a comparées ensuite au fiasco de la Home Bank; et quittant le domaine des faits pour celui de la fiction il a comparé le ministre intérimaire des Finances,—homme respectable s'il en est dans cette Chambre,—à Wallingford, ce prince des escrocs, dont les exploits sont généralement racontés dans le *Saturday Evening Post*. Etait-ce exact? En l'écoutant je me suis dit que la question méritait examen et je m'en suis occupé. Le Gouvernement a prêté—je ne dirai pas aux jours heureux où le chef de la gauche conduisait le char de l'Etat, mais aux jours difficiles de son passage au pouvoir—le Gouvernement a prêté 17 millions à la Roumanie et 7 millions à la Grèce, en chiffres ronds. Les prêts ont été faits de la manière suivante. Un certain nombre de fabricants, pour la plupart des amis politiques du gouvernement, ont vendu des marchandises à la Roumanie sur lesquelles, sans doute, ils faisaient un assez bon profit, et c'est le peuple canadien qui a payé les comptes, quitte à se faire rembourser par le gouvernement grec et par le gouvernement roumain. Si je ne me trompe, la Roumanie a payé l'intérêt pendant quelques mois, et a ensuite éconduit le commissaire du Canada qui demandait le reste. Quant à la Grèce, elle s'est laissée arriérer pendant à peu près quinze mois dans le payement des intérêts. Voilà ce qui se passa jusqu'au moment où le parti libéral prit le pouvoir et nomma l'honorable M. Larkin, haut commissaire à Londres. Le Canada était créancier de la Roumanie pour 17 millions et de la Grèce pour 7 millions. Il possédait ce qu'on peut appeler des billets du trésor de la Roumanie et le gouvernement de ce pays ne paraissait pas se soucier de nous payer l'intérêt sur sa dette.

Qu'arriva-t-il? L'homme distingué que le Gouvernement envoya en Angleterre occuper le poste de haut commissaire et qui met au service de son pays le même talent qu'il déploya dans la conduite de ses propres affaires, décida d'obtenir satisfaction des royaumes de Grèce et de Roumanie. Il obtint une garan-

tie effective pour le remboursement des prêts et je vous dirai comment tout à l'heure. Il se fit donner des obligations d'Etat pour les intérêts en souffrance. Ces arrérages n'avaient pas été jusqu'alors capitalisés. En consultant les Comptes publics pour 1921, 1922, 1923 et 1924 vous verrez que le chiffre de la dette de ces deux pays est resté à peu près stationnaire. Si le ministre des Finances de 1921 avait raison de classer le prêt à la Roumanie comme actif productif, sans prendre de mesure pour le cas où notre créance deviendrait douteuse, on aurait eu raison de maintenir ce système. On n'a eu nul besoin de capitaliser l'intérêt, parce que l'intérêt a été payé régulièrement après l'année 1922, et même la Grèce nous a remboursé une partie du capital.

Quelle est la suite des faits? A la promesse de payer qu'on avait acceptée de la Roumanie nous avons fait substituer des bons du trésor roumain. Ce n'est pas tout. Le gouvernement de la Roumanie tire une partie de ses recettes de droits d'exportation sur le blé, l'avoine, l'orge et le maïs. Le Canada a obtenu d'être payé par privilège sur ces ressources du gouvernement roumain. J'ai devant moi un état en tonnes métriques des exportations de blé, d'avoine, d'orge et de maïs de ce pays, que je demande la permission de faire paraître au hansard:

Exportation de céréales de la Roumanie durant les années 1921, 1922 et 1923, sur lesquelles sont perçus des droits servant à garantir le prêt du Canada à ce pays, avec le taux des droits:

	1921 Tonnes métriques	1922 Tonnes métriques	1923 Tonnes métriques	Taux du droit
Blé..	75,691	28,110	30,369	4,500 lei par tonne environ £4 par tonne
Avoine	165,466	228,673	168,467	£2—16/
Orge..	387,168	581,986	798,084	£2—16/
Maïs..	769,149	291,649	669,382	£4—4

A droite de ce tableau est indiqué le taux des droits. Ce taux est exprimé en lei dans la monnaie roumaine. Le droit d'exportation est de 4,500 lei par tonne métrique de blé. Cela revient à environ 4 livres sterling, ou $20 la tonne métrique; la tonne métrique équivaut à 360 boisseaux. Il y a d'autres droits indiqués au tableau. Ces droits prélevés dans un pays dont la population est aujourd'hui à peu près le double de la nôtre, soit 17,000,000 d'âmes, rapportent au trésor roumain environ 26 millions de piastres. Nous sommes payés par priorité sur le produit de cette taxe. Je ne dis pas que nous sommes l'unique créancier, mais du moins notre créance est gagée sur cette ressource. La Roumanie est un des principaux pays producteurs de denrées alimentaires de l'Europe centrale. Je suis fondé à croire, après les arrangements qui ont été faits par notre haut commissaire, que la créance du Canada, qui était en péril, se trouve aujourd'hui très bien protégée. J'en conclus que le Gouvernement et le haut commissaire méritent des félicitations et non un blâme pour les avantages qu'ils ont obtenus. Ces faits étant maintenant connus, j'espère qu'il se trouve sur les bancs de l'opposition un membre assez dégagé de tout parti pris pour exprimer un regret au sujet des assertions inexactes qui ont été formulées relativement à la conduite du Gouvernement dans cette affaire.

Je passe à la Grèce.

M. HANSON: L'honorable député est-il d'avis que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) était fondé à faire entrer ces obligations en ligne de compte pour établir le surplus de l'exercice dont il présentait le bilan à la Chambre et de les considérer comme des recettes réelles pour l'année courante? Les obligations, quelque bien garanties qu'elles soient, sont tout simplement des promesses de payer.

M McMASTER: C'est parfait. Cependant, si une obligation bien garantie n'est pas de l'argent comptant, elle s'en rapproche fort. Le bilan du ministre est très exact et à moins de vouloir absolument trouver à redire, il n'y a rien dans cet exposé de la situation qui soit de nature à induire en erreur. Le ministre a expliqué clairement qu'il s'agit d'une condition exceptionnelle et qu'elle sort du domaine ordinaire des transactions de l'année. Dans un sens, ces sommes ne font pas partie du surplus; d'autre part, il est exact d'affirmer que la situation financière du pays, telle que la révèlent les livres de l'Etat, s'est améliorée de 4 millions.

M. CHAPLIN: Parlant sur cette question, à la page 1511 du hansard, le ministre intérimaire des Finances a dit:

Cette somme vient en déduction de nos prêts aux chemins de fer nationaux.

L'honorable député aurait-il l'obligeance d'expliquer ce passage?

M. McMASTER: Nous ne pouvons pas, je le suppose, exploiter le réseau national avec les obligations de la Roumanie; j'en conviens. Vous pouvez choisir tel ou tel passage de l'exposé budgétaire et poser la question: "Est-ce exact?" Je soutiens toutefois que si l'honorable député de Lincoln (M. Chaplin), qui est un homme d'affaires averti, veut bien se donner la peine de lire l'exposé financier à tête reposée, il se convaincra que toutes les transactions exposées dans ce document ne sauraient donner lieu au plus léger malentendu.

M. CHAPLIN: Je ne saurais m'attendre à acquitter des dettes avec des sommes dont je n'ai pas opéré la rentrée.

M. McMASTER: Peut-être que non. Les affaires de mon honorable ami sont tellement prospères, je le suppose, qu'il n'est peut-être pas obligé d'avoir recours à cette méthode. Cependant, nombre de marchands transportent aux banques les effets signés par certains de leurs débiteurs; ils les endossent, empruntent des fonds sur ces garanties et acquittent leurs dettes de cette façon-là.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami est-il en mesure d'expliquer ce point? Il prétend que le remboursement de cette dette est maintenant assuré tandis qu'il ne l'était pas auparavant. Si j'ai bien compris, il fonde son raisonnement sur le consentement donné par la Roumanie à l'application de certaines recettes à l'acquittement de cette réclamation. Or, supposons qu'elle ne tienne pas ses promesses,—et ce ne serait pas la première fois;—supposons qu'elle néglige de consacrer ces revenus à l'acquittement de sa dette, quel recours pourrait exercer le Canada? Irons-nous opérer une saisie avec nos chalutiers? Que ferions-nous?

M McMASTER: Pas du tout Je vois que l'humour est passé des secondes banquettes aux premières. Advenant le cas où la Roumanie ferait banqueroute, cette dette ne vaudrait plus rien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas là le point. Nous avions la parole de la Roumanie; elle avait promis de payer et nous avons encore cette promesse. L'honorable député est-il en mesure d'expliquer quel autre moyen nous avons acquis afin d'obliger la Roumanie à faire honneur à ses engagements?

M. McMASTER: De fait, si la guerre éclatait ou si la Roumanie refusait de payer, je suppose qu'il serait excessivement difficile d'opérer la rentrée des sommes qu'elle nous doit

Le très hon. M. MEIGHEN: Il nous resterait "le crédit de la Roumanie".

M. McMASTER: Nous avons en garantie le crédit de la Roumanie, mais nous avons aussi certaines recettes spécialement réservées pour l'acquittement des sommes dues au Canada. Cette méthode est loin d'être nouvelle. Avant la guerre, certaines sources de recettes en Turquie étaient aux mains de commissaires et ces recettes étaient assignées au remboursement de certaines avances faites par des pays européens. Ce n'est pas là un système nouveau dans la finance internationale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans les deux cas toutefois, les pays intéressés étaient représentés sur les lieux et ils avaient le pouvoir de se faire rembourser. Or, le Canada n'a rien de cela; nous n'avons que la parole du gouvernement roumain.

M. McMASTER: Il va de soi que le crédit de la Roumanie constitue encore notre meilleure garantie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien; très bien.

M. McMASTER: Je trouve extraordinaire que mon très honorable ami s'efforce de déprécier la garantie que nous possédons à l'heure actuelle

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne la déprécie en aucune façon.

M. McMASTER: C'est là toute la portée et la signification des remarques du chef de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Je prétends que nous possédons à cette heure les mêmes garanties qu'auparavant. Il n'y a donc pas de raison pour en traiter autrement.

M. McMASTER: La situation a été améliorée du fait que certains revenus et non pas des moins considérables ont été assignés à l'acquittement de cette dette. Je calcule que l'avoine, l'orge et le maïs se sont montés à plus de 26 millions. Ils ont été réservés pour le paiement de cette dette de même que d'autres, et c'est une amélioration. N'est-ce pas appréciable surtout si l'on se rappelle que la Roumanie paie depuis 1922 l'intérêt sur sa dette.

Je passe maintenant à la question du droit sur la houille. Certains droits sur le tout-venant ont été réduits de 53c. à 50c. la tonne. Ceux dont est frappé le charbon menu ont été augmentés de 14c. à 50c. la tonne. Si j'approuve la réduction, je condamne l'augmentation et je me propose d'expliquer à la Chambre mon attitude à cet égard, mais avant d'aborder ce sujet, permettez-moi de rendre un tribut d'hommages à notre collègue (Mlle Macphail) qui s'est imposé le devoir d'aller aux houillères du Cap-Breton et de se rendre compte de la situation par elle-même. Rien de ce qui intéresse le bien-être du peuple canadien ne devrait être étranger à la députation. Le sort des ouvriers en n'importe quelle partie du Canada doit occuper l'attention des membres de la Chambre. Sinon, quelle est l'utilité d'un ministre du Travail, et pourquoi votons-nous des crédits tous les ans pour l'administration du département du Travail? Son enquête a été animée de sentiments hu-

manitaires qui sont bien de son sexe et je suis sûr que tous ceux qui ont écouté ses observations comprennent mieux comment les choses sont appréciées par une femme qui s'est rendue elle-même sur les lieux.

Tout d'abord, nous avons le dégrèvement des droits houillers. Je ne veux pas nier le mérite des réductions mentionnées dans le budget; je leur attribue toute leur valeur. Ce budget épargnera aux contribuables, en ce qui concerne la houille grasse, environ 315,000 dollars durant le prochain exercice, à condition que la consommation soit à peu près égale de celle de l'an dernier. Si elle est augmentée—et, naturellement, nous sommes en droit de nous y attendre, vu la diminution du droit—alors le peuple économisera encore davantage. Je désire traiter la question de l'augmentation du droit sur le charbon menu. Mais auparavant, je dirai un mot de la distribution des houillères sur le continent. Nous avons à l'extrême est, dans l'île du Cap-Breton, des gisements précieux de houille grasse qui sont en exploitation depuis plusieurs années.

Au centre et à l'ouest de l'Alberta il y a des gisements de houille grasse et d'anthracite. A moins d'une centaine de milles du sud du lac Erié, nous trouvons les vastes gisements houillers de la Pensylvanie et, plus au midi, ceux de la Virginie occidentale. Voici, d'une façon générale comment sont distribuées sur le continent de l'Amérique septentrionale les houillères qui nous concernent à un point de vue économique. Maintenant quelles seront les conséquences de l'augmentation du droit sur le menu de houille grasse? Cette espèce de houille est surtout à l'usage des industries. Laissez-moi d'abord vous faire remarquer que les tarifs de transport des marchandises ont une influence décisive en plusieurs cas, beaucoup plus en ce qui concerne le prix pour le consommateur de la houille que les dépenses d'exploitation. Voilà ce qu'il ne faut jamais oublier lorsque nous discutons ce sujet. L'augmentation de 36c. du droit sur le menu charbon peut aider les exploitants à vendre dans de plus grandes proportions que maintenant sur leur marché naturel, tout le long du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. Ce droit plus élevé peut leur permettre de faire face à la concurrence américaine et d'avoir un débouché à l'ouest jusqu'à Ottawa. D'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir, ils vendraient ainsi 400,000 tonnes de plus de charbon menu, et à un bénéfice de 15c. la tonne, ils réaliseraient 60,000 dollars. Mais je vous le demande est-ce que cette somme, qui, après tout, n'est pas considérable, profitera aux ouvriers des mines de la Nouvelle-Ecosse? Quelle est l'autre conséquence? Si l'on trace une ligne, d'un point, disons de Windsor, dans l'Ontario, jusqu'à Montréal, et une autre à partir du voisinage d'Owen-Sound et que l'on complète le triangle, presque tout le Canada industriel, sinon en entier, y serait compris. La ville de Québec a de grandes industries, de même que la florissante et belle petite ville de Sherbrooke, dans les cantons de l'Est, mais 85 ou 90 p. 100 des industries de tout le Canada sont incluses dans ce triangle.

Comment l'augmentation des droits sur la houille influera-t-elle sur les manufactures dans cette partie du pays? Supposons que les prix de la houille grasse demeurent ce qu'ils sont dans l'ouest de la Virginie et de la Pennsylvanie—et ils ne changeront probablement pas, car l'on me dit qu'ils sont maintenant à peu près stabilisés. Quelqu'un m'a appris l'autre jour qu'il a payé du menu charbon pris au carreau de la mine environ 90c. la tonne, et, naturellement, un droit de 50c. la tonne représente plus de 50 p. 100, en ce qui regarde le coût de la houille, et non pas celui du charbon plus son voiturage. Supposons encore que les voies ferrées des Etats-Unis maintiennent leurs tarifs actuels. Si ces deux données restent constantes, le menu charbon américain coûtera 36 cents la tonne plus cher au manufacturier canadien, et ce charbon constitue un des éléments essentiels de ses frais de production. A mon sens cela n'est pas avantageux au manufacturier canadien.

M. MALCOLM: Combien de manufacturiers dans cette région de l'Ontario font usage du menu charbon?

M. McMASTER: Je ne sais pas.

M. MALCOLM: Un très petit nombre.

M. McMASTER: Il doit y en avoir. Mon honorable ami, qui est lui-même manufacturier, dit, qu'ils sont peu nombreux. Si peu nombreux qu'ils soient ils ont droit, pour des raisons qui, ce me semble, commandent l'attention de la Chambre, qu'on tienne compte de leurs intérêts plutôt que d'imposer une taxe de 50 p. 100 sur un des éléments de leurs frais de production.

M. LOGAN: L'honorable député ne trouve pas qu'il faut veiller aussi aux intérêts des mineurs du Cap-Breton, qui meurent de faim?

M. McMASTER: Parfaitement; et si le Gouvernement ou n'importe quel ministère à la direction des affaires publiques avait proposé une allocation aux mineurs affamés de la

Nouvelle-Ecosse je l'aurais votée avec beaucoup plus d'enthousiasme qu'une célébration "Hector".

M. LOGAN: Cela pourrait atténuer momentanément la crise actuelle; mais qu'adviendrait-il dans quelques mois ou quelques années d'ici?

M. McMASTER: Très bien. J'en parlerai tout à l'heure. Donc les manufacturiers de cette région industrielle du pays qui emploient le menu charbon seront forcés de le payer plus cher. Cela est préjudiciable aux manufacturiers canadiens et aux consommateurs canadiens. Nos manufacturiers en souffrent non seulement dans leurs relations avec le marché intérieur, mais aussi quand ils veulent placer leurs produits sur les marchés étrangers; par exemple lorsqu'ils expédieront une cargaison de marchandises au Sud-Africain où, dit-on, le gouvernement vient d'obtenir, par contrat, un approvisionnement de charbon devant être transformé en électricité, et le prix dudit charbon n'atteint pas 50 cents la tonne. C'est à une concurrence pareille que nos fabricants devront faire face; et je crois que nous devrions tout faire pour les mettre en mesure de la soutenir.

Mais il y a plus. Que résultera-t-il de cette augmentation dans les frais de production du fabricant canadien? Il n'achètera pas de la houille de la Nouvelle-Ecosse parce qu'il ne gagnera pas à l'acheter en dépit du relèvement de 35 cents la tonne dans les droits de douane. Il achètera le charbon américain et payera le prix majoré. Cette augmentation sera ajoutée au prix de fabrication et en définitive sera payée par le public du Canada. Sous ce rapport, donc, les intéressés des houillères de la Nouvelle-Ecosse, soit exploitants soit mineurs, n'en bénéficieront pas.

M. LOGAN: Mon honorable collègue sait-il que la législature d'Alberta qui, apparemment, est presque aussi libre-échangiste que l'honorable représentant lui-même, a adopté à l'unanimité une résolution concluant au relèvement du tarif sur le menu charbon?

M. McMASTER: Si la chose est vraie, je le regrette; et plus tard cette législature aura lieu de regretter sa décision.

M. GARLAND (Bow-River): N'en déplaise à l'interrupteur je lui suggère de prouver que, de fait, la législature d'Alberta a adopté une résolution en ce sens.

M. LOGAN: Cette résolution a déjà été citée.

M. McMASTER: Je ne savais pas que la législature de l'Alberta eût adopté une résolution. Je savais que le premier ministre d'Alberta approuvait le relèvement du droit douanier. Toutefois la responsabilité de la réglementation du commerce et de l'industrie du Dominion incombe à cette Chambre et non pas au premier ministre de l'Alberta, ni même à la législature de cette province. Je dirai ceci à l'adresse du premier ministre de l'Alberta: Il n'y a presque pas une région du pays qui souffre plus du régime protecteur et, que je sache, rien ne peut nuire plus à l'orientation vers le libre-échange au Canada que de fournir aux protectionnistes le moyen de montrer que les chefs du mouvement en faveur de l'abaissement du tarif douanier ont demandé l'augmentation des droits d'entrée imposés sur certains objets qui les intéressent de près. Voilà qui s'adresse au premier ministre de la Nouvelle-Ecosse aussi bien qu'au premier ministre de l'Alberta.

Je tiens à signaler un autre aspect de la question, aspect dont je fus vivement saisi l'autre jour lorsque je causais avec une personne de passage à Ottawa. "Je suis responsable", me dit-il, "de l'administration d'un grand immeuble à Montréal; dès qu'il fut question d'augmenter le tarif sur la houille grasse je fis changer les grilles de mes calorifères de manière à les adapter à la combustion de l'anthracite de qualité inférieure, car ce charbon ne paye pas de droit de douane." Il peut résulter—et voici qui y tend—que le mineur de Nouvelle-Ecosse au lieu d'être plus occupé, le soit moins, en forçant les gens à employer un autre combustible et à consumer de l'anthracite à la place de houille grasse.

M. LOGAN: Pourquoi ne pas imposer un droit sur l'anthracite?

M. McMASTER: Notre honorable collègue de Cumberland dit: "Pourquoi ne pas imposer un droit sur l'anthracite? Ce serait un tarif de revenu." C'est ce que propose aussi l'honorable député de Kent (N.-B.) (M. Doucet). Je leur répondrai ceci: S'il est une nécessité pour nous au Canada, après le vêtement dont nous nous couvrons et les aliments dont nous nous nourrissons, c'est bien le chauffage de nos maisons. Hausser le prix du combustible, c'est taxer non seulement le bien-être, mais aussi la santé des citoyens. J'estime que ceux qui préconisent un relèvement des droits sur le charbon, surtout sur le charbon employé aux usages domestiques, font une grave erreur et suivent une politique insensée.

M. LOGAN: L'honorable député prétend-il que dans les maisons particulières on brûle du menu charbon, soit gras, soit anthracite?

M. McMASTER: Non, je ne prétends pas cela. Je répondais non seulement à la question de l'honorable député de Cumberland (M.

Logan), mais aussi à l'argument présenté par l'honorable député de Kent (M. Doucet) au cours de son discours, vendredi. Après tout, le principe est le même et je dirai ceci à la Chambre: c'est que si on le conduit à sa conclusion logique qui est d'élever suffisamment les droits pour nous forcer tous à brûler notre propre charbon qu'on transportera des deux extrémités au centre du pays, nous aurons à payer deux fois plus cher qu'aujourd'hui pour notre chauffage et pour notre force motrice; à la fin du compte, ce sont les consommateurs qui auront à en supporter le fardeau. Et qu'est-ce que cela veut dire? Vous savez qu'une goutte d'eau suffit pour faire déborder un vase plein et que si vous élevez trop le coût de la vie, vous manquerez votre but: les gens ne resteront pas au pays; ils iront ailleurs.

Maintenant j'indiquerai ce que je considère être le seul moyen de résoudre le problème du combustible; c'est de supprimer tous les droits de douane sur le charbon. On me demandera pourquoi. J'ai tâché de signaler où se trouvaient les grands bassins houillers de notre continent. On les trouve à l'extrémité est du Canada, dans la partie occidentale de notre Ouest central et au sud des Grands lacs aux Etats-Unis. Voilà les sources de notre approvisionnement. Or, il n'y a pas de droit sur le charbon entrant aux Etats-Unis, sauf à l'égard des pays qui en imposent sur le charbon américain. Qu'on me permette de citer l'article 1548 du tarif douanier américain, qu'on trouvera dans la nomenclature des articles entrant en franchise (pages 72 à 85 de la loi douanière de 1892). Les Etats-Unis ont un tarif douanier très élevé, mais ils laissent entrer aussi beaucoup d'articles en franchise. Voici l'article 1548:

Charbon anthracite, gras, en poussier, menu et schisteux; coke; composés employés comme combustible dans lesquels le coke ou le poussier est la principale matière constituante, soit sous la forme de briquette ou autrement; pourvu que si un pays, possession, province ou autre subdivision de gouvernement impose un droit sur n'importe lequel des produits spécifiés dans cet article, lorsqu'ils sont importés des Etats-Unis, un droit équivalent sera imposé sur les mêmes produits venant aux Etats-Unis de ces pays, possession, province ou autre subdivision de gouvernement.

Le débouché naturel des mines de la Nouvelle-Ecosse consiste dans les parties du continent qui peuvent être desservies par eau. Certes beaucoup de ces mines sont exploitées depuis longtemps et je me suis laissé dire par un ancien député, l'autre jour, que dans une mine en particulier, il fallait pomper sept tonnes d'eau pour extraire une tonne de houille.

M. LOGAN: Souvent plus; dans une certaine mine, il faut pomper 35 tonnes d'eau pour une tonne de houille.

[M. McMaster.]

M. McMASTER: On pourrait penser qu'elle appartient à la Besco: et que l'eau du capital a envahi la mine. Mais voici ce que je veux dire: Il est possible que dans certaines mines de la Nouvelle-Ecosse l'extraction soit très onéreuse et il se peut aussi que le bon marché du transport des mines au lieu de consommation compense pour la cherté de l'extraction. S'il en est autrement, si l'exploitation ne peut se faire économiquement, notre pays est trop pauvre pour se permetre de continuer à exploiter dans de pareilles conditions aussi bien des houillères qu'autre chose. Mais on doit reconnaître qu'il y a un grand marché pour la houille de la Nouvelle-Ecosse, marché qui peut, avec le libre-échange de ce produit, s'étendre en été par eau jusqu'à Montréal et peut-être même plus loin,—par eau, la distance est d'environ 1,000 milles entre le Cap-Breton et Montréal.— Et, égale distance au sud, on a Boston et les grandes villes de la Nouvelle-Angleterre qui consument du charbon gras. C'est là que se trouve le grand marché de charbon de la Nouvelle-Ecosse et, en fin de compte, si l'on adoptait la ligne de conduite que je conseille, la Nouvelle-Ecosse gagnerait plus qu'en cherchant à taxer le peuple canadien pour l'obliger à brûler du charbon de la Nouvelle-Ecosse quand il s'en trouve à meilleur marché sous la main. Mais, revenons à l'Alberta...

M. HANSON: Avant que l'honorable député passe à autre chose, je lui demande s'il est d'avis qu'une mine de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick puisse concurrencer les mines de houille de la Virginie occidantale où, semble-t-il, on peut extraire du charbon et le livrer à bord du navire, à Newport-News au prix de 2 dollars la tonne de tout-venant?

M. McMASTER: Cela dépend entièrement de l'endroit où se trouve le client. Si le charbon doit parcourir un long trajet par terre, il me semble qu'il serait impossible de résister à la concurrence. Je n'ose me prononcer. Cependant je répète, pour les besoins de mon raisonnement, que le Canada est trop pauvre pour continuer l'exploitation de mines de charbon afin que des gens qui pourraient travailler ailleurs soient employés à l'extraction de la houille. Et apparemment, d'après ce que j'entends dire, ce travail dans les mines de la Nouvelle-Ecosse n'est pas exactement une bénédiction de la Providence. Néanmoins, je suis d'avis que leur marché se trouve là.

Or, passons à l'Alberta. Le marché ouvert à ces mines s'étend dans l'est jusqu'à Winnipeg. On me dit que, dans les circonstances ordinaires, il est avantageux et économique d'expédier de la houille d'Alberta à Winnipeg et que cette expédition s'est faite jadis, mais

que les mines de l'Alberta ont perdu une partie de leur clientèle à cause de différends industriels, des grèves ou des lock-outs, peut-être. A mon point de vue, il n'importe guère qu'on sache si ces différends avaient été causés par les patrons ou par les ouvriers; ce peut avoir été la faute des deux, mais ce que j'affirme c'est que les individus s'intéressant à l'industrie de la houille et à toute autre industrie ne peuvent pas s'amuser à se disputer entre eux puis demander ensuite au peuple de payer les frais de la guerre. S'ils veulent lutter au sujet des heures de travail, lutter au sujet des salaires, je leur demanderai de cesser, mais j'ajouterai: "Si vous devez vous battre entre vous, allez-y, mais vous en paierez les frais. Inutile de demander au peuple canadien de payer.

M. DUFF: Cependant vous consentez à ce que le Gouvernement vote des crédits pour encourager les grèves?

M. McMASTER: Je ne veux pas que le Gouvernement encourage les grèves, mais il est des circonstances ou la théorie et la pratique économique, qui me sont aussi chères qu'à tout autre député, ne comptent plus et c'est quand des femmes ou des enfants meurent de faim. Pour empêcher les femmes et les enfants de souffrir je ferai fi de toutes mes idées touchant le libre-échange, la non intervention du Gouvernement et toutes les choses de ce genre et je pense que 99 p. 100 du peuple canadien partagent mon avis. Je vais examiner un autre aspect de la question...

M. GOOD: Avant d'aller plus loin, l'honorable député peut-il nous dire pourquoi le charbon de l'Alberta n'irait pas au sud? Il n'en a pas parlé.

M. McMASTER: Je vais y faire allusion. J'apprends que, même aujourd'hui, la houille de l'Alberta se vend dans le Dakota-Nord et le Montana, deux états du nord avoisinant notre frontière. S'il en est réellement expédié là maintenant, ce charbon est sujet à un droit de douane équivalent à ce que le charbon américain doit payer pour venir en Canada.

L'hon. M. STEWART: Plus que le simple droit.

M. McMASTER: Il faudra naturellement le prix du transport, mais les droits sont identiques.

M. DUFF: S'il existe un droit sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse allant aux Etats-Unis, comment comptez-vous expédier ce charbon en Nouvelle-Angleterre?

M. McMASTER: Mon honorable ami était probablement absent de la Chambre quand j'ai fait mes déclarations.

M. DUFF: Oui, j'étais ici.

M. McMASTER: Voici le point. Dès que nous ferons disparaître le droit sur le charbon américain entrant au Canada, le droit sur le charbon canadien allant aux Etats-Unis cessera automatiquement. En ce qui regarde le charbon, les Etats-Unis sont libre-échangistes, sauf quand il s'agit de pays qui refusent de recevoir le charbon américain en franchise.

M. LADNER: Si les vues de l'honorable député sont justes, comment explique-t-il que le premier ministre Anderson et tous ceux qui sont au courant de la situation en Nouvelle-Ecosse conseillent exactement le contraire?

M. McMASTER: Le Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est le malheureux propriétaire de Besco et c'est avantageux pour lui d'assurer l'exploitation de ces mines, puisqu'il en retire la majeure partie de ses revenus. Il croit que l'imposition de ce droit permettra de continuer l'exploitation des mines. Je pense néanmoins que, s'il prenait une vue large de la question, il serait de mon avis. Après tout, je ne crois pas que l'on puisse concevoir rien de plus dangereux qu'une politique économique déterminée par les influences et les pressions régionales.

M. LADNER: L'honorable député connaît-il, soit dans les cercles ouvriers, soit dans le monde des affaires de la Nouvelle-Ecosse, un homme de jugement qui préconise ce qu'il propose à ce sujet? Connaît-il quelqu'un occupant dans cette province, un poste important, qui ne demande pas un droit de protection sur le charbon?

M. McMASTER: Je ne connais pas tous les hommes de jugement de la Nouvelle-Ecosse, mais je citerai un exemple. Il y a quelques années, un homme du nom de Carmichael fut nommé sénateur pour la Nouvelle-Ecosse. Autant que je me rappelle, il ne siégea jamais, ou très peu de temps au Sénat. Il était auparavant, membre de la Chambre des Communes, et bien que représentant une circonscription où se faisait l'exploitation de la houille il vota contre l'imposition d'un droit sur celle-ci lorsque la question se posa devant la Chambre, donnant pour raison que le droit serait contraire au bien du pays. J'ignore s'il fut candidat à une autre élection. Peut-être ne fut-il pas nommé, ou fut-il défait, s'il se présenta. Mais l'exemple du sénateur Carmichael convient mieux à mon humble manière de voir que celui d'hommes qui se laisseraient

dominer par les considérations intéressées émanant de différentes parties du pays.

Je passe maintenant à l'exportation de l'énergie électrique que le Gouvernement frappe d'un droit léger. Je ne désapprouve pas pareil droit tant qu'il restera très léger, mais je tiens à faire observer qu'un droit élevé produirait le contraire de nos prévisions si je ne fais pas erreur sur l'objet que nous avons en vue dans l'aménagement de nos forces hydrauliques. Pour suffire à ses dépenses, le Canada doit tirer parti de tout. Et si nous pouvons soit avec nos propres fonds, soit à l'aide du capital étranger, produire plus d'électricité que nous n'en avons besoin, nous faisons bien d'exporter l'excédent, car c'est transformer en argent autant d'eau qui autrement se perdrait. Je n'apprécie guère les raisons que l'on invoque contre l'exportation de l'énergie électrique. L'on redoute les Etats-Unis; l'on craint, sans préciser, qu'en cas de besoin plus tard, il serait difficile d'arrêter l'exportation. Or, les sociétés d'énergie électrique, cela est évident, préfèreront toujours disposer de leur marchandise à proximité qu'à distance. La transmission entraîne une certaine déperdition, peu considérable il est vrai, grâce aux progrès d'ordre scientifique, et plus la transmission se fait à distance, plus cher est l'entretien. Tout établissement d'énergie électrique préférera donc vendre son produit à l'industrie locale, avant de l'exporter.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député peut-il me dire à quels prix se vend l'énergie à Montréal, et de l'autre côté de la rivière à Hull, énergie produite dans chaque cas par la force hydraulique canadienne?

M. McMASTER: Je ne puis dire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député aimerait-il à l'apprendre?

M. McMASTER: J'en serai heureux, mais ce que je veux dire et établir, c'est que ces craintes sont puériles, chimériques. Est-il assez ridicule de nourrir ce sentiment quand nous possédons, à l'ouest un réseau qui s'étend de Détroit à Chicago et à l'est une bonne moitié, sinon plus, de la ligne entre Montréal et Portland, en territoire américain. Les Américains n'ont-ils pas placé au Canada deux milliards et demi, dirais-je sans exagération. Nous nous sommes donné mutuellement des gages de bonne conduite et nous ne devons pas imiter à l'égard des Etats-Unis le chien du jardinier qui ne mangeant point de choux n'en laisse pas manger aux autres. L'amitié appelle l'amitié et c'est l'attitude que nous devons prendre si nous voulons devenir une grande nation de ce continent. L'on a dit qu'en exportant l'énergie électrique aux Etats-Unis nous contriburons à la prospérité de ce pays. Je le reconnais. Mais je désire la prospérité des Etats-Unis. Les cultivateurs de mon comté vendent beaucoup de crème à Boston, et plus la population de Boston sera riche plus elle sera portée à manger sa bouillie d'avoine à la crème,—ce que l'on appelle "porridge", aux Etats-Unis. C'est la même chose dans le comté de Richmond; là, on vend la crème à New-York. Un grand éleveur de vaches Jersey, du comté de Richmond, me disait l'autre jour que les cultivateurs de l'endroit en coopération avec lui avaient vendu aux Etats-Unis pour $187,000 de crème l'an dernier et qu'on s'attendait d'en vendre pour un quart de million durant la prochaine saison. Nous avons sous ce rapport un avantage réel sur les Etats-Unis. Je puis faire remarquer ici que l'on transporte aujourd'hui le lait à New-York de distances incroyables; on m'a dit l'autre jour que l'on expédiait le lait à New-York d'états aussi à l'ouest que le Missouri. La chose est presque invraisemblable, mais nous comprenons comment cela peut se faire si nous savons que le produit est expédié dans de grands wagons-réservoirs en verre construits sur le principe des bouteilles thermos. Maintenant, le lait qui provient des vaches qui paissent dans les parties les plus chaudes des Etats-Unis n'a pas la saveur du lait que produisent les vaches qui broutent sur les collines de nos magnifiques cantons de l'Est et boivent l'eau froide de nos sources. Dans New-York, on accorde une prime d'encouragement à ce que l'on appelle le lait du Maine, et le lait qui provient des cantons de l'Est est d'une nature similaire et mérite la même prime. Il me semble, conséquemment, que la politique qui permet l'exportation de l'énergie électrique, si nous en avons à vendre, est une politique sage. Nous ne gaspillons pas du tout nos ressources naturelles par cette mesure, mais au contraire nous les augmentons et les exploitons. Et le bon côté, relativement à l'exportation de cette énergie, c'est qu'à la fin de l'année nous en avons autant à exporter que nous en avions au commencement de l'année.

Je crains de retenir un peu la Chambre, mais je désire maintenant relever certaines remarques de l'ancien ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton) et de l'honorable représentant de Fort-William (l'hon. M. Manion). Si mon honorable ami, toujours si génial, me pardonne, je dirai qu'il m'est venu une idée; voici: On a établi une raison sociale sous le nom de Drayton, Manion & Cie, distributeurs de faits historiques inexacts et de faux renseignements économiques auprès du peuple canadien. Pour que l'on ne prétende pas que

j'attribue à mon honorable ami de Fort-William, surtout en son absence, des paroles qu'il n'aurait pas prononcées, je veux citer ce qu'il a dit sur l'introduction du libre-échange dans la Grande-Bretagne. Pourquoi ressasser ces vieilles choses? Quel est l'objet de ces renseignements historiques? Pourquoi ne pas laisser vos pauvres amis Richard Cobden et John Bright dormir en paix dans leur tombeau au lieu de les faire intervenir à tout propos? Je vous dirai pourquoi je les mentionne. Je les mentionne parce que je crois que dans ce pays nous aurons un jour ou l'autre à livrer le même combat que celui dont a été témoin la Grande-Bretagne il y a quatre-vingts ans, lorsqu'il s'agira de savoir ce qui doit prévaloir dans ce pays, les privilèges spéciaux de quelques-uns ou les intérêts généraux de la masse du peuple, et je crois que tout ce qui peut nous renseigner sur ce grand combat dans la métropole nous est d'une valeur extrême. L'honorable représentant de Fort-William a dit:

> Je sais par les leçons de l'histoire qu'aucun pays n'a jamais progressé et n'est jamais devenu prospère sauf sous un régime protecteur. Je ne fais d'exception pour aucun pays. Je ne veux plus être entraîné dans des digressions, j'ai déjà parlé trop longtemps. Jusqu'en 1846, la Grande-Bretagne a eu le plus haut degré de protection, tellement qu'elle a parfois interdit les importations de certains produits de nature à nuire aux producteurs indigènes. Elle n'a pas inauguré le libre-échange avant 1865.

Ces renseignements sont particulièrement inexacts et, comme tels des plus propres à induire en erreur. Quels sont les faits? Les faits sont que la Grande-Bretagne, comme la plupart des pays du monde, se livra au commerce et à l'industrie dès les débuts. L'idée que le commerce doit être libre, que la loi de l'offre et de la demande doit s'appliquer, est une idée comparativement moderne. Les anciens rois qui ont gouverné les nations de la terre autrefois se mêlaient toujours du commerce et de l'industrie de leurs nations respectives, et la Grande-Bretagne, au lieu d'être la dernière à maintenir la politique de protection, fut la première à l'abandonner. Sir Robert Walpole en 1721, enleva les droits sur 106 articles d'exportation et sur 38 matières brutes d'importation. Ce fut l'inauguration de la politique libre-échangiste. Puis, vers l'époque de la révolution américaine, on vit paraître en Grande-Bretagne un livre révolutionnaire. L'auteur en était un professeur de collège écossais, du nom d'Adam Smith, et il détruisait un bon nombre de sophismes sur lesquels reposaient les idées des hommes d'Etat qui avaient précédé cette époque, et il trouva un néophyte—qui? J'ai entendu le génial représentant de Nanaïmo (M. Dickie) l'autre soir dire que seuls les vieux professeurs arriérés et autres gens de cette catégorie croyaient au libre-échange. Or, un des néophytes que fit Adam Smith avec son ouvrage monumental fut l'un des plus grands hommes d'Etat que l'Angleterre ait jamais produits, le second Pitt. Il fit entièrement siennes les théories d'Adam Smith et se mit en mesure de les mettre en pratique. Qu'arriva-t-il? Les guerres arrêtèrent ses efforts dans cette direction comme la guerre arrête toujours la plupart des bons mouvements pour le bien-être de l'humanité, mais avant de mettre fin à la révolution et aux guerre napoléoniennes qui tinrent l'Angleterre et la France à couteaux tirés de 1793 environ à 1815, William Pitt avait déjà fait subir des réductions importantes au tarif britannique. Puis, en 1823, vint Huskisson, qui fit disparaître un grand nombre de droits. Si bien qu'en 1840, quand la Grande-Bretagne percevait un peu plus de 20 millions de louis en droits de douane, elle ne percevait qu'un million de louis, soit le cinquième, sur les marchandises fabriquées. Si les députés de cette Chambre sont disposés à examiner cette question, je les invite à étudier le compte rendu du comité spécial de la Chambre des Communes britannique qui s'occupa de cette question en 1840. Puis Peel réduisit le tarif sur 750 articles en 1842, et il le réduisit de nouveau sur 450 autres en 1845. En 1846, Peel déclara ceci:

> En dépit de l'histoire des tarifs des pays étrangers, la valeur déclarée des exportations britanniques a augmenté de plus de 10 millions de louis durant la période qui s'est écoulée depuis la réduction de notre tarif en 1842.

Il est vrai que ce ne fut qu'après 1860 ou 1870 que tous les droits furent enlevés, mais je demande à la Chambre d'admettre avec moi que Disraéli, le chef conservateur de son temps, est probablement une meilleure autorité quant à ce qui s'est passé en Grande-Bretagne que le nouveau converti au parti conservateur en ce pays, l'honorable député de Fort-William (M. Manion). Un jour, en 1850, Disraéli dînait avec John Bright. Il existait une étrange amitié entre ces deux hommes. Tous deux étaient absolument différents l'un de l'autre. Ils avaient des manières absolument différentes d'envisager les questions publiques, mais ils avaient ceci de commun qu'ils s'estimaient mutuellement. Il leur arrivait de dîner ensemble, et John Bright raconte dans son journal qu'en 1850, il dîna avec Disraéli et que ce dernier lui dit alors que la protection était morte. Deux ans plus tard, quand un gouvernement conservateur fut formé sous la direction de lord Derby, c'est Disraéli qui dit que la protection n'était

pas seulement morte, mais qu'elle était damnée. Mon honorable ami de Fort-William a dit:

Aucun pays n'a progressé industriellement ou commercialement sans un système de protection.

Je suppose qu'il veut dire que la grandeur des pays est liée à l'adoption et au maintien d'une politique de protection. Tous les grands pays ont été protectionnistes et la plupart le sont encore, mais si les grands pays commerciaux du monde sont devenus ce qu'ils sont, c'est parce qu'ils ne se sont pas attachés autant que d'autres au système de la protection, c'est parce que leur position géographique leur permettait de commercer plus librement que d'autres nations. Quelles étaient les grandes nations commerçantes des temps anciens? N'était-ce pas la république de Venise, située sur le bord de la mer et même en partie dans la mer? Puis la prépondérance commerciale passa au Portugal, situé sur la mer, puis à la Hollande. La Hollande est l'un des pays qui peuvent être cités en exemple parmi ceux qui, pendant des siècles, ont suivi une politique de tarif bas. Puis nous avons le grand exemple de la Grande-Bretagne. Après le magistral discours de l'honorable député de Springfield (M. Hoey), je n'ai pas besoin d'insister sur le fait que ce grand pays nous fournit l'un des meilleurs exemples des résultats bienfaisants du libre-échange et qu'il nous montre comment le libre-échange peut rendre un pays solide, du côté commercial et du côté industriel. Où en est rendue la lire? Où en est rendu le franc? Où en est rendu le mark? Où en est rendu le rouble? Et que vaut la livre sterling? Voilà ma réponse.

Mes savants et honorables amis du parti conservateur ont réclamé la protection durant la présente session. Ils sont comme les Bourbons de jadis: ils n'ont rien oublié et ils n'ont rien appris. Il y a quelques années, les temps étaient durs en Canada. Je parle des années qui ont suivi 1870. Les temps furent durs en Canada en '74, '75 et '76, et durant cette période, le parti conservateur hissa son drapeau protectionniste. Il était quelque peu différent de celui d'aujourd'hui, mais il lui ressemblait un peu. Le parti conservateur n'acceptait pas la doctrine protectionniste comme affaire de science économique ou comme question de principe. L'histoire nous dit que le parti conservateur était prêt, en 1876, à devenir le parti libre-échangiste si sir Richard Cartwright avait seulement voulu relever le tarif de 2½ p. 100. Mais sir Richard Cartwright n'ayant pas voulu relever le tarif de 2½ p. 100, alors le parti conservateur fit présenter à la Chambre le projet de résolution que voici. Je demande à la Chambre la permission d'en lire le texte; le ton en est si familier à quiconque a lu le Feuilleton de la Chambre depuis deux semaines.

Cette Chambre est d'avis que le bien-être du Canada requiert l'adoption d'une politique nationale qui, par un remaniement judicieux du tarif, favorisera et encouragera les industries agricole, minière, manufacturière et autres du Canada; qu'une telle politique gardera en Canada des milliers de nos compatriotes obligés de s'expatrier pour chercher de l'emploi qu'ils ne peuvent trouver ici; qu'elle restaurera la prospérité de notre industrie aujourd'hui si tristement languissante; qu'elle empêchera que l'on fasse du Canada un marché de sacrifice; qu'elle encouragera et développera un commerce interprovincial actif; et que la tendance de cette politique vers la réciprocité de tarifs avec nos voisins, autant que les divers intérêts du Canada le demanderont, contribuera beaucoup à procurer éventuellement à ce pays une réciprocité commerciale.

Tel était le programme du parti conservateur, il y a près de cinquante ans, et l'expérience acquise pendant les cinquante ans d'essai du régime de la protection ne leur a pas appris que, en ce qui concerne le Canada, le principe en est faux et ne saurait permettre au pays de prospérer.

Je désire signaler trois sophismes. Le premier porte sur cette idée erronée relative à la balance de commerce favorable. Cette théorie fut discréditée par Adam Smith, il y a environ un siècle et demi. Elle était fondée sur ce principe de l'école mercantiliste qu'un pays ne s'enrichit qu'autant qu'il absorbe et garde pour son propre usage de l'or et de l'argent. Voyez comme cette théorie est ridicule. Un navire quitte Montréal avec une cargaison évaluée à $100,000 et, quand il arrive à Liverpool, il change ces marchandises pour d'autres qui valent $120,000, parce que, naturellement, les marchandises ont une plus grande valeur à Liverpool qu'à Montréal, sinon on ne les expédierait pas à Liverpool. On charge le navire d'une cargaison ayant une valeur de $120,000 et, ramenées à Montréal, ces marchandises valent, mettons, $130,000. Cela veut dire une exportation de $100,000 et une importation de $130,000, soit une balance de commerce défavorable de $30,000, ce qui, d'après ces théoriciens, est désavantageuv pour le pays. Mais supposons que le même navire, à son voyage suivant, chargé d'une cargaison composée de marchandises de même nature, fait naufrage au large des côtes de Terre-Neuve, que la perte est complète. Exportations, $100,000; importations, nulles; balance de commerce favorable, $100,000. Et telle est la doctrine que prêchent des gens sensés de ce pays, à l'heure actuelle, et sur laquelle on nous demande de fonder le régime douanier du Canada. C'est presque aussi absurde que l'utopie d'après laquelle notre pays devrait se suffire à lui-même. Sir John A. Macdonald, dans le passé, a énoncé également cette théorie. "Ne devons-nous pas dire que le Canada est pour les Ca-

nadiens, et garder nos marchés pour nous-mêmes?" dit-il à Stanstead, dans le comté voisin du mien, en 1877. "Ne devons-nous pas dire, si nous avons une mauvaise récolte, que notre peuple doit la consommer et la payer un prix raisonnable?" Pour me renseigner et par curiosité, j'ai pris note des exportations de blé, du Canada à tous les autres pays, pendant les années 1920, 1921, 1922 et 1923 et j'ai calculé ensuite le chiffre de la population qu'il faudrait à notre pays pour consommer tout ce blé; j'ai trouvé que, si l'on tenait également compte de la farine dans les calculs—ce qui, je pense, ne serait que juste—il nous aurait fallu en 1920, 53 millions d'habitants de plus; en 1921, 83 millions de plus; en 1922, 52 millions de plus et, en 1923, 73 millions de plus. Je demande la permission de consigner ce tableau au hansard.

Exportations de blé en tous pays

	Y compris la farine
1920, 185,000,000,	46 millions de plus, 53 millions de plus
1921, 311,000,000,	77 millions de plus, 83 millions de plus
1922, 180,000,000,	45 millions de plus, 52 millions de plus
1923, 252,000,000,	63 millions de plus, 73 millions de plus

On a accusé le Gouvernement de n'avoir pas relevé les droits d'entrée—et non pas qu'il ne les ait pas réduits suffisamment. Les attaques du parti conservateur sont fondées sur l'accusation que le Gouvernement n'a pas augmenté les droits, bien que, disent-ils, il aurait dû le faire, et l'on s'est évertué à endoctriner les fermiers du pays en ce sens. On leur a dit que le Gouvernement actuel les trahit et les traite mal, parce qu'il a refusé de placer un droit d'entrée sur les produits agricoles. Je n'imiterai pas la façon avec laquelle l'honorable représentant de Fort-William (M. Manion) a adressé la parole à la Chambre; je ne parlerai pas de trompe-l'œil financier, ni de duperie politique, ni rien de la sorte; mais j'affirme que tenter de prétendre que les fermiers, en général, peuvent bénéficier de l'imposition de droits d'entrée sur leurs produits dont ils ont un excédent considérable destiné à l'exportation, c'est une cruelle tromperie, une chose qui ne doit pas se faire. La Chambre me pardonnera de m'arrêter quelque peu à ce point, parce que c'est une question d'une importance indéniable pour le pays.

On ne devrait pas faire croire aux fermiers qu'ils bénéficieraient d'un droit protecteur sur ce qu'ils doivent produire, car, tant que le pays aura un excédent considérable de produits agricoles pouvant être expédiés sur les marchés mondiaux, le prix que nous pouvons obtenir de ces produits dans ces pays déterminera le prix de toute la production. Il peut se produire des cas où l'on constate le contraire, il peut se trouver certains maraîchers, près des grandes villes, qui, par suite du droit d'entrée, peuvent obtenir un prix un peu plus élevé, à certaines périodes de l'année pour ce qu'ils doivent fournir à leurs voisins de la ville adjacente. C'est peut-être vrai, mais nous ne sommes pas ici pour nous occuper de certains intérêts particuliers, nous sommes ici pour surveiller l'intérêt général; et c'est pourquoi je dis qu'un tarif protecteur ne serait pas à l'avantage du fermier. Je vais maintenant citer des témoignages, non pas du Canada d'abord, mais des Etats-Unis, car je crois exprimer le sentiment de cette Chambre en prétendant qu'à plus forte raison, le régime protecteur ne saurait profiter au cultivateur canadien quand il n'a pu être appliqué chez nos voisins, et qu'il ne saurait l'être, au dire de gens en vue des Etats-Unis, qui ont, en somme, peu à exporter en comparaison de ce que nous avons. A plus forte raison, cela ne saurait se faire au Canada. J'en appellerai d'abord au candidat démocrate à la présidence lors de la dernière élection. Le 7 septembre 1924, il disait:

> En vue de tromper le cultivateur en prétendant faussement qu'il retirerait des bénéfices imaginaires et au plus grand mépris des lois économiques les chefs du parti républicain, au printemps de 1921, annonçaient qu'ils allaient apporter un remède à tous les maux en mettant en vigueur la protection, qui rapporterait des bénéfices au cultivateur. Ils déclaraient qu'en élevant les droits sur le blé, le maïs, sur les bestiaux, sur la viande et ainsi de suite on allait faire monter les prix au pays. En mai 1921 une loi dans ce sens était inscrite aux statuts, mais quand on vit le prix du blé tomber de $1.47 qu'il était en mai à $1 en décembre, et le maïs de 62 cents qu'il était en mai à 47 cents en octobre, on s'aperçut que le soulagement promis n'était qu'un leurre.
>
> Toutefois à la faveur de cette prétention la loi oppressive Fordney-McCumber entrait en vigueur en septembre 1922. Les coulissiers représentant les manufacturiers gloutons firent une tempête dans la capitale de la nation et imposèrent leurs propres prix excessifs et exorbitants au plus grand mépris de toute théorie, et même des exigences d'un tarif protecteur. On ne tint aucunement compte de l'état de choses financier et économique qui venait de se produire.

Et plus loin parlant de la loi Fordney-McCumber il disait:

> Cette loi est à la fois une barrière et un attentat. C'était une barrière élevée contre la réciprocité commerciale, sans aucune préoccupation de savoir si notre commerce mondial était avantageux, opportun, ou encore s'il était dans le désarroi. D'autre part cette loi constituait aussi un attentat contre le consommateur américain, et surtout contre les cultivateurs, qui n'allaient nullement profiter de ses prétendus avantages. On aurait pu, avec raison, l'intituler: "Loi ayant pour objet d'entraver notre commerce étranger, de faire monter le prix de ce que le cultivateur achète et de faire baisser le prix de ce qu'il vend?"
>
> Par la suite, on leurra de nouveau le cultivateur, et en vertu de la disposition dite d'adaptation, le droit sur le blé, fut augmenté par décret de l'exécutif et aussitôt, malgré cette concession, cette denrée subit une nouvelle baisse. A coup sûr, le temps n'est plus où l'on peut compter que le cultivateur se contentera d'un tarif nominal sur les denrées, dont il peut vendre l'excédent à l'étranger.

Telle est la prétention de celui qui s'est porté candidat à la présidence au nom du parti démocrate, avocat éminent du barreau de New-York et qui fut, un jour, le représentant de son pays à la cour d'Angleterre, et peut-être le candidat le plus remarquable qui se soit présenté au peuple des Etats-Unis au cours de la dernière campagne. Cette opinion n'était pas exclusivement celle du parti démocrate, mais aussi du parti républicain, du moins d'un grand nombre d'adhérents de ce parti donnant leur appui au candidat à la vice-présidence, le colonel Dawes. Il déclarait:

On reconnaît que, s'il s'agit d'une denrée dont nous avons un surplus qui vaut la peine, le prix qu'on peut obtenir pour ce surplus sur les marchés du monde, fixe d'ordinaire le prix de toute la moisson.

Ceci est cueilli dans un discours prononcé en août ou en septembre 1924 à Lincoln (Nebraska), par le colonel Dawes, mis en nomination pour la vice-présidence des Etats-Unis. Mais permettez-moi de citer ce que j'appellerais un témoignage collectif. Au cours des derniers mois une association de commissaires, de secrétaires de l'agriculture s'est réunie et ont tenu une réunion le 2 décembre 1924, et je cite ce qui suit:

Le tarif protecteur ne s'applique qu'à ceux des produits de la ferme dont la production est moindre que la consommation, comme la laine, le lin et le sucre. C'est différent quand il s'agit des récoltes dont on peut exporter l'excédent. Le prix de cet excédent est fixé par la concurrence mondiale et le tarif soi-disant protecteur ne s'applique pas. L'échelle du prix de ce surplus qu'on exporte détermine en retour celle de ce qui reste de cette denrée au pays pour la consommation. Il est donc évident que le producteur qui a un excédent à exporter vend à un prix déterminé par la concurrence mondiale et qu'il achète sur un marché limité par le jeu des principes protecteurs. Voici des exemples: le blé, le maïs, la viande de porc et quelques produits laitiers.

Je citerai de plus des chiffres parus au *Congressionnal Record,* le 21 janvier 1925, comme suit:

Perte nette pour les cultivateurs des Etats-Unis du fait du tarif:

Recettes brutes pour les cultivateurs.....	$426,000,000
Gains pour les fermiers comme producteurs.	125,000,000
Frais de production.....	301,000,000

Maintenant si cela est vrai pour les Etats-Unis ce l'est encore plus pour le Canada.

M. ARTHURS: Mon honorable ami voudra-t-il nous dire qui a demandé la protection en faveur des cultivateurs aux Etats-Unis?

M. McMASTER: Je pense que depuis la Guerre civile les cultivateurs des Etats-Unis ont complètement été joués par le parti républicain. Ils ont demandé la protection et ils l'ont obtenue et elle ne leur a fait aucun bien et elle a permis aux industriels de ce pays d'exploiter la population américaine.

[M. McMaster.]

M. LADNER: Si l'excédent d'une récolte détermine le prix du marché domestique comment mon honorable collègue explique-t-il que les Etats-Unis déversent sur notre marché, à un prix moins élevé le surplus de leur récolte de fruits? C'est pourquoi nous avons une loi contre le "dumping".

M. McMASTER: Je suppose alors qu'ils parviennent à la faveur de quelque arrangement à maintenir leur prix sur le marché domestique. Mais je déclare: il est possible que vous trouviez dans certaines parties du pays des marchés qui profitent quelquefois de la protection, seulement je parle ici du principe général qui est vrai. Il peut y avoir des exceptions dans le cas des fraises du printemps et d'autres produits en d'autres saisons, en différentes parties du pays. Mais j'affirme que généralement—et dans notre politique fiscale nous devons agir d'après les règles générales—c'est vrai comme principe d'application universelle. Je demande à mon honorable ami qui désire être équitable d'examiner ces choses avec soin et d'ouvrir n'importe quel journal donnant la cote du blé à Liverpool et la cote à Winnipeg, et il constatera que le prix à Liverpool c'est le prix à la tête des lacs, plus les frais de transport. Le prix du blé a subi des fluctuations qui ont pu déranger l'état du marché, mais j'affirme que la plupart du temps,—et j'en appelle aux honorables députés qui en savent plus long que moi sur la vente du blé,—vous constaterez que le prix du blé en Grande-Bretagne, c'est le prix du blé à la tête des lacs, plus les frais de transport jusqu'à Liverpool.

M. LADNER: Ce qui fait un sophisme de l'argument du libre-échange, n'est-ce pas l'existence de si nombreuses barrières dans un pays, que ce sont des entraves artificielles continuellement opposées au commerce, au surplus exportable des marchandises et à toute opération, et qu'il faudra prendre des mesures pratiques dans chaque cas particulier?

M. McMASTER: L'argument n'est pas nouveau. Sir Robert Peel y répondit, entre 1840 et 1850, à la Chambre des Communes d'Angleterre. Il déclara que ce que la Grande-Bretagne pouvait faire de mieux en face des barrières tarifaires dressées contre elle, c'était d'adopter une politique de libre importation Le fait que vous rencontrez des entraves quand vous allez vendre n'est pas une raison de vous en mettre à vous-mêmes quand vous voulez acheter. Rien de plus vrai que la barrière d'un tarif protecteur nous incommode quand nous voulons vendre à d'autres pays. Elle élève le prix pour le consommateur du pays où nous exportons et diminue donc la de-

mande. La chose nous est préjudiciable, mais laissez-moi prendre cet exemple. On nous traite souvent de théoriciens, nous libre-échangistes, mais c'est le protectionniste qui est le théoricien. Le libre-échangiste veut considérer les choses telles qu'elles sont en réalité. Plusieurs gens de mon comté vendent de la crème à Boston. Il est vrai qu'ils ont à payer un droit sur la crème reçue là-bas. C'est le consommateur américain de la crème qui paye le droit. Mais sans ce droit, cette crème serait plus recherchée, et partout le droit nuit à l'agriculteur qui exporte la crème de Brome. Mais est-ce une raison, parce qu'il souffre un préjudice à titre d'exportateur de crème, de s'en infliger à soi-même en haussant les droits à son détriment, quand il désire acheter des articles importés des Etats-Unis?

M. LADNER: L'honorable député soutient-il que le fardeau d'un droit retombe toujours sur le consommateur du pays où l'article est exporté?

M. McMASTER: Non, cela dépend de l'étendue de la demande Si je cherche à écouler mes marchandises sur un marché protégé, si je suis obligé de les vendre là, si je n'ai pas d'autre débouché et si la demande n'est pas forte, je puis en certains cas payer le droit entier ou une partie du droit, pour obtenir la clientèle. Mais je serai toujours en quête d'un autre débouché, et en général, on constatera, je pense, que le fardeau de l'impôt retombe d'ordinaire sur le consommateur. Il ne servirait à rien d'être protectionniste si ce n'était pas vrai. Si celui qui exporte dans un pays protégé payait le droit, il n'y aurait pas de protection pour le fabricant local. Il aurait à subir une concurrence au prix du libre-échange exactement comme auparavant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami est-il sincère?

M. McMASTER: C'est absolument vrai et si mon ami au souriant visage voulait réfléchir une seconde, il en conviendrait. Prenez les lainages importés au Canada qu'achète Greenshields; supposez que le fabricant anglais désire tellement vendre sa marchandise à Greenshields qu'il paye le droit de 25 p. 100, et que Greenshields puisse acheter les lainages anglais exactement comme s'il n'y avait aucun droit, comment le fabricant canadien pourrait-il se tirer d'affaire? Il serait obligé d'offrir une marchandise supérieure pour avoir la pratique de Greenshields, quand celui-ci pourrait acheter d'un fournisseur anglais sans payer de droit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis enchanté de la déclaration de mon honorable ami et je vais lui poser une autre question. Pense-t-il—et j'ai suivi son raisonnement très attentivement—que son exemple touchant les répercussions du prix du blé à l'extérieur sur le marché domestique s'appliquent également à toute autre denrée?

M. McMASTER: Je le pense. Au dire de notre commissaire de l'industrie laitière, M. Ruddick, la même règle régit le prix des produits laitiers dans leur ensemble. Je dis que le blé est l'exemple classique de la théorie que j'énonce devant la Chambre. Nous avons examiné cette question avec soin il y a deux ou trois ans au comité de l'agriculture.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne constitue pas la règle, mais l'exception. J'inviterai notre collègue à nous dire le prix du beurre à New-York et dans n'importe quel centre du Canada. Il se convaincra que sa théorie n'a pas d'application.

M. McMASTER: Naturellement, si vous parlez des prix de détail...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non, non, les prix de gros.

M. McMASTER: Il y a plus de parité entre les prix de gros qu'entre les prix de détail, car ceux-ci varient d'un magasin à l'autre. Mais je prétends, et je pense avec raison, que dans le cas où l'on a un gros surplus à exporter, le prix qu'on reçoit de l'étranger déterminera, tout compte tenu du volume exporté et de l'époque à laquelle l'exportation a lieu, le prix qu'on devra accepter pour la production domestique.

M. LADNER: Supposons qu'un surplus de marchandises exportables soit écoulé en Canada et vendu à un prix inférieur au coût de production non seulement en Canada mais aux Etats-Unis également, cela serait-il un avantage pour la nation?

M. McMASTER: Cela dépend si ce dumping avait lieu d'une façon continue ou intermittente. S'il avait lieu tout le temps à des prix inférieurs au coût de notre production, je crois que nous aurions avantage à les accepter et à nous tourner vers quelque autre industrie.

M. LADNER: Même intermittent, ce dumping ferait tort aux affaires en ce pays.

M. McMASTER: Je pense qu'à tout prendre il serait encore plus avantageux à la majorité, c'est-à-dire à la masse des consommateurs, de profiter de ce dumping intermittent.

M. GARLAND (Bow-River): L'orateur a démontré par des chiffres que le tarif douanier américain a prélevé sur l'agriculture, aux

Etats-Unis, 301 millions de taxes. L'honorable député a-t-il voulu dire vraiment que c'était le montant des droits douaniers perçus sur les produits nécessaires à l'agriculture ou sur toutes les importations américaines?

M. McMASTER: Les chiffres que je me suis procurés tendent à établir que la protection coûte aux agriculteurs 426 millions de dollars, c'est-à-dire que les objets qui leur sont nécessaires sont artificiellement accrus en prix au montant de 426 millions et que les produits qu'ils ont à vendre ont vu leur prix augmenter de 125 millions, ce qui les laisse taxés pour la différence, soit 301 millions. C'est le résultat en gros. Il n'en reste pas moins que le cultivateur de blé aux Etats-Unis ne jouit pour ainsi dire d'aucune protection douanière. Il en jouit de temps à autre, mais pas d'une façon permanente. Par conséquent, la protection ne lui est d'aucune utilité.

Les Etats-Unis exportent 3 balles de coton sur 4 qu'ils produisent. Il en résulte que le droit d'entrée ne favorise pas le planteur américain qui ne fait que cultiver le cotonnier. Il supporte donc sa part de la perte. Tout cela démontre, si ces données sont exactes, que même dans les Etats-Unis où la prépondérance de la population urbaine sur la population rurale est encore plus accentuée qu'en Canada, le protectionnisme n'offre pas d'avantages aux agriculteurs.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'où viennent ces chiffres? Où peut-on se les procurer?

M. McMASTER: Dans le *Congressional Record* du 21 janvier 1925, au commencement.

M. SPENCER: A quelles années se rapportent-ils?

M. McMASTER: Je ne pourrais le dire; mais ces calculs ont été faits tout récemment, à l'occasion de la crise agricole qui a existé aux Etats-Unis il y a une année ou deux.

M. GOOD: C'est la perte annuelle, que vous avez dit?

M. McMASTER: C'est la perte nette annuelle. Mais ce n'est qu'un calcul, une simple évaluation. Le point que je veux mettre en évidence, c'est que même aux Etats-Unis, le pays où le régime protectionniste est censé devoir favoriser les cultivateurs, ce régime n'a rien fait de la sorte.

Je désire maintenant examiner l'argument invoqué par les protectionnistes que les importations de l'étranger ont pour résultat de faire diminuer l'emploi de la main-d'œuvre au Canada. Avons-nous assez entendu répéter sur tous les tons combien plus prospère serait le pays si nous pouvions seulement empêcher les produits étrangers de pénétrer sur nos marchés? Et l'on tire la conclusion,—on affirme même,—que l'ouvrier canadien serait plus prospère sous le régime d'un tarif protecteur que sous le régime du libre-échange. Voilà un sophisme et je vais essayer de le prouver. Il est peut-être possible d'aider une industrie particulière et les ouvriers qu'elle emploie, au moyen de protection; cependant, il est impossible d'aider les industries et la main-d'œuvre en général par la protection, et je vais vous en donner la raison. Les bénéfices que la main-d'œuvre peut retirer de l'industrie, sous forme de salaires, sont régis en premier lieu par la richesse produite au pays. Si celle-ci est considérable, les bénéfices à répartir entre les capitalistes et les ouvriers sont plus élevés. Or, la production ne peut augmenter le chiffre de la richesse du pays. Ce régime sert tout au plus à diriger le travail et le capital dans certaines avenues de préférence à d'autres. L'histoire démontre et la science économique enseigne que le régime protecteur tend plutôt à diriger le capital et le travail dans des canaux écartés du courant naturel qu'ils suivraient sans cela. En premier lieu, la protection dans son ensemble, et règle générale, tend au relèvement des prix. Du moment qu'un homme peut épargner un dollar ou deux sur l'achat d'une paire de chaussures, ou une femme deux ou trois dollars sur l'achat d'une robe, que feront-ils de cet argent? Ils l'utiliseront pour l'achat d'autres articles. Ils créeront de la demande pour d'autres articles dont la fabrication procurera du travail à la classe ouvrière. Plus vous dirigez le capital et le travail vers les canaux où ils s'écoulent facilement; plus vous forcez le capital et le travail à suivre les avenues où ils donneront les plus grands bénéfices économiques, plus vous augmentez la somme de nos richesses et mieux rétribuée est la main-d'œuvre. Il est inutile que j'insiste davantage sur ce point. Le raisonnement est valable à tous les points de vue.

J'ai parlé assez longuement, j'ai mélangé le blâme à la louange et nos honorables collègues auraient peut-être raison de me dire: "Vous avez parlé pendant une heure et demie; quelles sont les réformes pratiques que vous avez à proposer?" Eh bien, avec tout le respect que j'ai pour cette Chambre, j'ai quelques suggestions pratiques à proposer. La question de notre législation douanière, les difficultés de nos chemins de fer et notre problème d'immigration sont passablement enchevêtrés; ils constituent les différentes parties d'un problème plus étendu—celui de la situation générale du Canada. Nous voulons tous améliorer la situation du pays et toutes ces questions,—le tarif douanier, l'immigration et

les chemins de fer,—constituent simplement divers aspects d'un unique et grand problème. Le Gouvernement a proposé de créer une commission tarifaire. Eh bien! une commission tarifaire sera peut-être utile pour recueillir certains renseignements; cependant, elle ne déterminera pas, ou plutôt on ne devrait pas lui permettre de déterminer le régime fiscal du Canada. C'est aux représentants du peuple qu'il appartient de régler cette question. La première chose à décider avant de créer une commission du tarif dont le fonctionnement sera utile au pays, c'est de déterminer si nous sommes en faveur d'un tarif fiscal ou d'un tarif de protection, car le tarif douanier ne saurait être convenablement adapté à la poursuite simultanée de ces deux buts. Et j'espère que le jour où la commission du tarif entrera en fonctions, elle s'appliquera à étudier comment nous pourrions prélever plus de revenus, sous le régime du tarif douanier, sans créer de perturbations commerciales et par l'application des principes d'affaires et d'économie les plus sains?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député me permet-il de lui poser une question? A-t-il comparé les chiffres recueillis par le gouvernement des Etats-Unis sous le tarif en vigueur et sous le régime qui a précédé l'inauguration du tarif Fordney-McCumber?

M. McMASTER: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les premiers sont le multiple des seconds.

M. McMASTER: J'ai lu nombre d'articles exposant le mécontentement qui règne contre la commission du tarif des Etats-Unis; on se plaint que la création de cette commission n'a pas empêché des scandales de la nature des annexes K relatives aux lainages, qui constitueraient un crime et un déshonneur dans tout pays civilisé; on reproche également à la commission de n'avoir pas conclu à l'abolition des droits élevés dans les industries où, grâce à l'emploi de machines automatiques et à d'autres procédés permettant une économie de main-d'œuvre, les Etats-Unis sont en mesure de lutter à armes égales contre l'univers tout entier. Dans cet ordre d'idées, je prie le Gouvernement de ne pas créer une commission trop bien organisée, avec président, vice-président et commissaires, y compris tout un personnel de sténographes et de commis. J'implore mes honorables amis de s'abstenir de le faire, car une fois en fonctions, ces commissaires n'auront plus qu'un désir: maintenir le régime protecteur afin de conserver leurs situations. Tous ceux qui occupent des fonctions de cette nature sont toujours enclins à s'exagérer leur importance. Il y a toutefois des fonctionnaires au service de l'Etat, qui possèdent un fonds de renseignements et ont réuni des données que pourraient consulter avec grand profit ceux qui pourront être appelés à étudier cette question du tarif.

Je ne crois pas aller trop loin en disant qu'un membre de cette commission du tarif devrait être notre statisticien fédéral qui est plus au courant de la situation de notre commerce et de nos industries que n'importe quel Canadien.

Je vais dire quelques mots de l'immigration. Les besoins des Canadiens sont tels à ce sujet que le cabinet doit être organisé ou réorganisé de façon à ce qu'un membre, aussi habile que possible, soit à la tête du service de l'immigration et y consacre tout son temps. Cette tâche lui suffit, et je ne crois pas qu'aucun autre ministre, quelque capable, dévoué ou généreux soit-il, puisse administrer les affaires d'un autre département que celui de l'Immigration. Le travail imposé aux ministres, sous notre régime actuel, est onéreux. Ils ont beaucoup d'obligations départementales; ils sont obligés de s'occuper de nombreuses affaires courantes, tant durant la session que durant l'intersession et, pendant quatre ou cinq mois, ils sont forcés de consacrer une grande partie de leur temps à la besogne parlementaire. Ce que nous voulons est de confier à un seul les responsabilités d'un ministre qui étudiera cette question. A ce sujet, j'aimerais à faire quelques suggestions. Le ministre de l'Immigration devrait comprendre que l'immigrant n'est pas seulement un producteur qui pourrait nous rendre d'excellents services, mais un concurrent de plus sur nos marchés; et qu'il est aussi un futur consommateur. Il ne faut pas trop s'effrayer du fait qu'il pourrait devenir un sans-travail. Admettons au pays des types bien doués tant au point de vue physique qu'intellectuel et plaçons-les dans les meilleures conditions. Là est le salut de la nation, parce que nous serons en butte à d'énormes difficultés d'ici à quelques années si nous n'avons une plus grande population. Développons notre esprit national, et plus nous le ferons, plus nous aurons de bons sujet qui nous viendront du dehors. Abolissons les règlements de nature technique qui, même aujourd'hui, sont en vigueur dans le département, afin que les immigrants soient admis plus librement. Servons-nous de nos citoyens, de quelque partie du monde viennent-ils, pour qu'ils exhortent leurs parents et leurs amis à venir habiter notre pays. Il y a une quinzaine de mois, j'ai eu le plaisir de faire un voyage instructif dans l'Ouest, et je n'oublierai jamais ce que m'a dit l'un de mes hôtes. Comme il

me conduisait à la gare, il me dit: "Ma terre s'étend à un mille dans cette direction et à un mille et demi dans l'autre, et quatre chefs de familles pourraient en retirer d'aussi bons revenus que moi-même, et il y aurait quatre contribuables qui paieraient des impôts et quatre femmes qui aideraient aux associations d'Eglises et à la vie sociale du pays." Je crois que c'est là le résumé de toute la situation. Dans une grande proportion, notre territoire n'est guère peuplé, et jusqu'à ce qu'il soit bien habité, le fardeau de nos obligations reposera sur nos propres épaules.

En ce qui concerne le problème des chemins de fer, je n'empiéterai pas sur le terrain des honorables députés de York-Sud (Mr. Maclean) et de Waterloo-Nord (M. Euler) qui demandent une fusion du chemin de fer du Pacifique-Canadien et de ses magnifiques steamers avec le National-Canadien. C'est peut-être ce qu'il a à faire, c'est une question dont l'étude me sourit; mais, quoi qu'il en soit, il faut prendre une décision. Et voici ce que je propose: le ministre des Chemins de fer (M. Graham) devrait dire aux présidents de nos deux grands réseaux: "Messieurs, cessez cette concurrence inutile, cette duplication des services des voies ferrées; trouvez ceux qui vous paient et faites en sorte d'éliminer ceux qui ne vous rapportent rien." Si cette politique était adoptée, nous épargnerions de 10 à 20 millions. Ce ne sera pas facile, parce que ceux qui ont eu pour habitude de faire une lutte ardente, n'aiment pas à coopérer. Mais ils devront finir par s'entendre. Nous ne pouvons permettre à cette situation de s'éterniser. Il faut que ces doubles emplois disparaissent.

M. CALDWELL: Permettez-moi une question. L'honorable député irait-il jusqu'à demander une réduction des tarifs de chemins de fer tant que les deux compagnies ne se seront pas rendues à ce qu'il propose?

M. McMASTER: Je n'aimerais pas à user de rigueur tant que je n'aurai pas permis à l'estimable ministre des Chemins de fer (M. Graham) de marcher sur les brisées de sir Wilfrid Laurier dont les méthodes diplomatiques sont après tout, plus propres que les procédés autoritaires à obtenir le résultat désiré. L'économie voilà ce que réclament les citoyens du pays. Cela ne veut pas dire l'économie dans les petites choses, mais dans les grandes entreprises, et je crois qu'il faudrait adopter la ligne de conduite que j'ai suggérée. On m'apprend, par exemple, que la lutte entre ces deux lignes pour s'attirer le gros du mouvement est cause qu'au moins l'une d'elles fait beaucoup trop de frais pour le service des messageries. Lors de ma visite à l'Ouest on me dit que dans une ville de là-bas où, avant cette ère de rivalité, il n'y avait que cinq locomotives de manœuvre, aujourd'hui il y en a vingt-deux. Et nous savons tous qu'entre les grands centres par tout le pays il y a des trains directs qui pourraient être éliminés. Je suis persuadé que le public canadien appuyerait tout ministère qui, prouvant qu'il a à cœur les intérêts de notre population, encouragerait l'économie dans l'administration de notre réseau national. Mais nous aussi nous devons avoir le souci de l'économie. Voilà deux ans je protestai contre la décision de débourser encore $600,000 à cette époque pour continuer la construction de la tour. Mais on continua les travaux; et on n'est pas encore arrivé au sommet. Je ne crois pas que le ministère se fasse des ennemis au Canada s'il se montre résolu à pratiquer l'économie, ce qui n'est pas chose facile, je l'avoue. J'ai déjà défini la prodigalité comme une dépense faite par d'autres et que nous n'approuvons pas. Il est donc facile de parler économie. Seulement tout honorable membre de cette Chambre doit bien se rendre compte qu'il lui incombe de ne rien demander au profit de sa propre circonscription qui ne soit pas justifié par la situation financière du pays.

Je vais voter l'adoption du budget, non pas que j'en sois très enthousiaste je me réserve le droit de voter contre certains de ses détails. Mais en votant contre le budget on risque de causer la chute du ministère.

M. GARLAND (Bow-River): Très bien.

M. McMASTER: Ce "très bien" ne me plaît pas; je ne veux pas voir renverser le ministère actuel. A plus d'un point de vue c'est un très bon gouvernement: d'abord, voilà bien des années qu'on n'a pas eu en Canada un gouvernement qui se soit rallié avec autant de fermeté au principe de la nationalité canadienne. Et cela m'est plus cher peut-être que toute autre chose. Burns dit:

Then gently scan your brother man,
Still gentler sister woman;
Tho' they may gang a kennin wrang,
To step aside is human:....
Then 'at the balance let's be mute,
We never can adjust it;
What's done we partly may compute,
But know not what's resisted.

Or, en ce qui regarde sa fermeté, nous savons à quoi nous en tenir: le Gouvernement a fait la sourde oreille à toutes sortes de requêtes demandant des augmentations du tarif, quelques-unes même venant de circonscriptions que représentent certains de ses membres. Cela, il faut le reconnaître à son éloge. Je me rallie au Gouvernement parce qu'il a fait certains dégrèvements du tarif. Il est vrai qu'ils ne sont pas si nombreux qu'on se fati-

gue à les compter; mais enfin certains droits qui devaient être réduits l'ont été. Mes estimables amis dans l'angle éloigné de la Chambre pardonneront à ma franchise. Ils sont toujours si bons, si courtois, si souriants et si débonnaires qu'il en coûte de leur adresser des paroles sévères; mais à pareil moment il faut parler franc et net: tous nos propos doivent être marqués au coin de la réflexion et de la vérité. Le présent débat a révélé que ces honorables messieurs ne se rendent pas compte de la situation du pays. Voilà un an ou deux ils ont qualifié les progressistes de jérémies et de pessimistes, mais dès qu'ils eurent pris leur allure ils ont vite fait de dépasser, et de beaucoup, les gens d'Alberta. Et lorsqu'ils ont débité toutes leurs lamentations sur l'état du pays quel remède proposent-ils? Ils nous suggèrent d'obérer encore plus le contribuable, d'entraver le commerce davantage: voilà tout ce qu'ils ont à nous offrir. Voilà cinquante ans qu'on préconise le même régime; et l'expérience est là pour nous démontrer que pareil régime milite contre notre prospérité nationale. Je veux voir réussir le gouvernement actuel; je veux le voir conduire le pays vers la liberté. En Canada il nous faut opter entre l'une et l'autre des deux écoles politiques; et ce Gouvernement n'aura jamais, au grand jamais, l'affection réelle des protectionnistes. Eh bien, je conseille au ministère de renoncer à ses vieux amis et de se dévouer aux nouveaux.

Une VOIX: Et le charbon donc?

M. McMASTER: Je n'ai pas masqué mon attitude au sujet du charbon. J'ai même été si franc à ce propos que je redoute la rencontre, après la séance, de certains de mes amis de la Nouvelle-Ecosse. Je crois entendre l'un d'entre eux qui dit: "Hear, hear!" Quoi qu'il en soit je demande au Gouvernement: si le cri de ralliement est hésitant et incertain, qui se préparera pour la lutte? Quant à moi, trêve à toute incertitude. Nous avons fait l'essai au Canada des restrictions; on sait qu'elles ne sont pas profitables. Que le Gouvernement prenne son courage à deux mains et qu'il entreprenne résolument le dégrèvement du tarif douanier et je suis persuadé qu'il verra se rallier autour de lui la très grande majorité des représentants du public canadien.

M. STEEDSMAN: Il est un peu embarrassant pour moi de prendre la parole après un homme aussi éloquent, aussi spirituel et aussi bien informé que notre honorable collègue (M. McMaster); mais je lui sais gré d'avoir traité certaines questions et il y a des choses que je n'aurai pas besoin de répéter. Je le remercie particulièrement de ses commentaires sur l'agriculture au Canada.

Ce que j'ai à dire, cet après-midi, est principalement dans l'intérêt de l'agriculture et particulièrement de l'agriculture dans l'Ouest. Tout en partageant la plupart des idées exposées par mon honorable collègue, surtout en ce qui concerne le tarif douanier, il m'est impossible pour le moment d'aller aussi loin que lui et d'appuyer le budget. Je tiens à exposer à la Chambre le point de vue des agriculteurs, non seulement à l'égard du budget, mais aussi à l'égard de beaucoup d'autres questions importantes qui agitent aujourd'hui l'esprit des députés et du public.

On n'a peut-être jamais vu dans le monde un même nombre de gens créer en si peu de temps la richesse qu'ont créée les cultivateurs des Prairies et en même temps profiter si peu des produits de leur labeur. Une des raisons de ce grand rendement est évidemment la facilité avec laquelle on met le sol en culture. C'est cela, ajouté à la fertilité du sol, qui a permis aux Prairies de récolter plus de grain, proportionnellement au nombre des cultivateurs, que n'importe où au monde. Cependant, il faut reconnaître que la culture du blé, le plus grand de tous nos produits exportables, aujourd'hui, se fait, bon an mal an, à perte dans les Prairies. Et ce sont quelques-unes des causes de cette situation que j'entends traiter au cours de mes remarques. D'abord la distance entre le lieu de production et les marchés où les produits sont finalement vendus soulève, bien entendu, le problème du transport aussi bien par voie ferrée que par eau. Puis il faut tenir compte des frais qu'entraîne le système d'écoulement de nos produits, tels que les nombreux droits à payer pour les différents services rendus. Il y a aussi les gros taux d'intérêt que les cultivateurs ont à verser, le coût de la production et la cherté de l'existence; autant de causes pour lesquelles on cultive le blé à perte.

On nous a dit que la Chambre étudierait à fond la question des tarifs de chemins de fer, cette année. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, je ne soulèverai pas le sujet cet après-midi. Cependant, je tiens à faire remarquer en passant, que non seulement les agriculteurs, mais tous les habitants de l'Ouest canadien tiennent absolument à l'accord du pas du Nid-de-Corbeau et qu'ils s'opposeront tous, très vigoureusement à la modification de ces tarifs pour les grains.

Quant aux tarifs de transport sur les lacs, l'honorable député de Last-Mountain (M. Johnston) en a parlé, l'autre jour. Il n'y a peut-être pas un autre service pour lequel nous ayons eu à payer si cher que celui-là. Les

taux ont été excessifs et je conseille au Gouvernement, si on essaye à l'avenir de faire des distinctions au détriment des expéditeurs canadiens, d'appliquer immédiatement l'arme qu'il a maintenant entre ses mains, c'est-à-dire de suspendre l'application des lois de cabotage. Nous sommes d'avis qu'on réussirait ainsi à faire disparaître un état de choses comme celui que nous avons eu, par exemple, il y a deux ans, alors que les prix de transport dépassèrent toutes les bornes de la raison.

La Chambre a aussi été saisie d'un projet pour régler les tarifs maritimes. A ce sujet, je souhaite que le comité chargé de l'étudier, s'il n'approuve pas le contrat Petersen, propose un autre moyen d'abaisser ces frets. Nous savons, par exemple, qu'ils sont exagérés en ce qui concerne le transport des animaux de boucherie en Angleterre, et que si on ne les diminue pas, cela tuera l'élevage au Canada. Etant donné que le marché américain nous est fermé, il n'y a qu'en Grande-Bretagne que nous puissions exporter notre bétail; or, avec les tarifs actuels, cela ne laisse aucun profit. J'approuverai tout projet qui aura pour effet d'abaisser les frets maritimes, non seulement pour le bétail, mais pour tous les autres produits du Canada, à condition que cela ne cause pas trop de frais aux contribuables.

Quant au coût de la production et à la cherté de la vie,—et c'est ici que le budget actuel nous désappointe,—l'an dernier, on avait effectué une réduction; on avait, comme on dit, fait un pas en avant et étant donné l'enthousiasme avec lequel ces réductions avaient été reçues par la Chambre et le public en général, nous avions le droit d'espérer qu'on fasse un autre pas cette année, d'autant plus que cet enthousiasme s'était manifesté aussi chez certains membres du cabinet, peut-être aussi, en vue du fait que nous avions reçu l'assurance du premier ministre lui-même ou, sinon, celle du ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) que les industries pour qui les droits ont été réduits l'an dernier, n'ont nullement souffert. Dans ces circonstances je crois que nous avions raison de nous attendre que le Gouvernement accentuerait son attitude en faveur du dégrèvement du tarif et réduirait les droits sur d'autres articles.

Permettez-moi de citer quelques-uns des articles sur lesquels on devrait abaisser le tarif: la nourriture, le vêtement et la chaussure, les ustensiles de cuisine, les appareils de chauffage et j'allais ajouter le charbon, mais mon honorable ami de Brome (M. McMaster) a si bien traité la question que je ne saurais y toucher. Le peuple du pays devrait payer aussi bon marché que possible les articles que je viens de nommer. Sur ces articles, du moins, nous sommes d'avis que les droits devraient être considérablement diminués et qu'on aurait dû les réduire dans le budget de cette année.

Je veux aussi, monsieur l'Orateur, attirer votre attention sur la résolution débattue ici il y a quelques jours et dont le but était de faire abaisser le tarif sur les automobiles et les camions automobiles. Certaines gens prétendent que les automobiles ne sont pas nécessaires aux cultivateurs. Je dirai à ceux-là que, dans les Prairies, dans la région d'où je viens, où les distances sont si grandes, où existe une situation qu'a si bien décrite l'honorable député de Macleod (M. Coote), où les villes sont fort éloignées les unes des autres et les colons habitent à une grande distance des voies ferrées, des bureaux de poste, écoles, églises et ainsi de suite, les automobiles sont non seulement une grande commodité, mais une nécessité et nous avions raison de croire que le Gouvernement endosserait la manière de voir de mon honorable ami et réduirait les droits qui les frappent. La vente et la distribution des automobiles, comme aussi les services accessoires sont le commerce le plus important de cette ville et de toute autre ville du Canada, sauf une ou deux où la spéculation sur le blé occupe la première place. Nous ne voyons rien à redire sur ce point, mais nous sommes d'avis qu'une industrie qui peut prospérer aussi rapidement durant la courte période de son existence ne demande pas une protection de 35 p. 100. Je ne demande pas de réduction trop radicale du tarif, qui pourrait décourager certaines industries et nuire aux revenus du pays. Je préférerais une réduction graduelle, d'année en année, qui permette aux industries de s'ajuster au fur et à mesure à la situation modifiée, système qui nous conduirait rapidement à l'existence d'un tarif uniquement de revenu, si telle chose existe. J'ajouterai qu'il me semble fort douteux qu'une commission du tarif quelconque puisse, au moyen d'une enquête, décider à quel chiffre exact le tarif produit le maximum de revenus. Je suis d'avis que, seule, l'expérience peut nous l'enseigner et, malheureusement, le pays n'a jamais eu de gouvernement consentant à tenter l'expérience pour découvrir où ce point est situé.

Je désire maintenant aborder la question du crédit agricole. J'ai déjà parlé des taux d'intérêt élevés. Je n'ai pas eu le plaisir de lire le rapport du docteur Tory qui s'occupe de cette question depuis, pour ainsi dire, deux ans, mais je possède une juste idée des propositions qui seront soumises à la Chambre. Je crois fermement que l'agriculture ne peut supporter les services d'intérêt qu'il nous

faut payer actuellement sur les prêts à long terme et autres emprunts qu'il nous faut demander. Je compte que le Gouvernement viendra en aide aux provinces afin qu'elles se trouvent en mesure d'étendre les systèmes de crédit agricole qu'elles ont cru bon d'entreprendre jusqu'ici. Certains de ces systèmes sont très bons. La seule raison qui empêche de ne pouvoir continuer c'est le manque de fonds. Néanmoins, je compte que le Gouvernement étudiera sérieusement la question et agira cette année.

En terminant, permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, combien il est regrettable que les règlements de la Chambre vous empêchent d'accepter le sous-amendement proposé par mon chef, l'honorable député de Brandon (M. Forke). Ce sous-amendement exprime, plus clairement que je n'ai su le faire, mes vues sur le budget et je suis en vérité fort peiné de n'avoir pas le plaisir de l'appuyer de mon vote. En ce qui touche l'amendement présenté par l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) il ne contient pas grand-chose qui me porte à le repousser, mais, d'autre part, il ne contient non plus grand-chose qui me porte à l'appuyer. En fait, il ne contient aucune déclaration de principes ou de ligne de conduite, sauf peut-être une faible suggestion en ce qui touche l'économie, chose que nous favorisons tous.

Quant au budget, je ne puis trouver de raison pour imiter l'honorable député préopinant et je voterai contre.

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

Reprise de la séance

M. FONTAINE: Monsieur l'Orateur, avant de commencer la discussion du budget, je désire, avec votre permission, faire quelques remarques au sujet du discours que l'honorable député de Kent, N.-B., (M. Doucet) a prononcé dans cette Chambre, le 2 avril dernier. Je comprends, par le ton de son discours, qu'il a voulu créer l'impression que le Gouvernement ne rend pas justice aux Canadiens français et qu'il ne leur donne pas leur juste part dans l'administration de la chose publique. Je voudrais citer quelques faits pour démontrer que l'honorable député est de mauvaise foi ou qu'il est mal renseigné. Pour illustrer mon assertion, je vais procéder par comparaison: Sous le régime tory,—bien que ce qualificatif ne semble pas plaire à mon honorable ami de Kent—les Canadiens français n'avaient qu'un seul représentant dans le cabinet: le sénateur Blondin; aujourd'hui, sous le gouvernement libéral, nous avons cinq ministres canadiens français: les honorables MM. Dandurand, Béland, Bureau, Lapointe et Cardin. A la Conférence impériale de Londres, en 1916 et 1917, sous le régime tory, les Canadiens français n'étaient pas représentés; à la Conférence de Versailles, lors de la signature du traité de paix, en 1918 et 1919, pas de Canadiens français; à l'Assemblée de la Société des nations, tenue à Genève en 1920, aucun Canadien français; à la Conférence impériale de Londres, en 1921, encore pas de Canadiens français; à l'Assemblée de la Société des nations, tenue à Genève en 1921, encore pas de Canadiens français; à la Conférence de la limitation des armements, à Washington, en 1921, encore pas de Canadiens français. Maintenant, monsieur l'Orateur, nous arrivons au régime libéral: A l'Assemblée de la Société des nations, tenue à Genève en 1922, les Canadiens français étaient représentés par l'honorable Ernest Lapointe; à la Conférence économique de Gênes, en 1923, les Canadiens français étaient représentés par M. Edouard Montpetit; à l'Assemblée de la Société des nations, tenue à Genève en 1923, les Canadiens français étaient représentés par sir Lomer Gouin; à la Conférence économique de Londres, en 1923, les Canadiens français étaient encore représentés par sir Lomer Gouin; à la Conférence impériale de Londres, en 1923, les Canadiens français étaient encore représentés par sir Lomer Gouin; à la Conférence interalliée tenue à Londres, en 1924, les Canadiens français étaient représentés par l'honorable N. A. Belcourt; à l'Assemblée de la Société des nations, tenue à Genève en 1924, nous étions représentés par l'honorable Raoul Dandurand; à la Conférence internationale du travail, tenue à Genève en 1924. les Canadiens français étaient représentés par M. Pierre Beaulé, président de l'Union ouvrière catholique de Québec; à la Conférence internationale d'Opium, tenue à Genève en 1924, les Canadiens français étaient représentés par l'honorable Dr Béland; et de plus, depuis 1921, l'honorable Ernest Lapointe est allé en différentes occasions à Washington, pour signer des traités entre les Etats-Unis et le Canada.

Dans toutes les commissions royales qui ont été nommées par le gouvernement libéral, les Canadiens français ont toujours été représentés: l'honorable juge Turgeon a agi comme président de la Commission des grains; M. Picard, comme président de la Commission d'embargo sur la pulpe; le général Tremblay a été nommé membre de la commission d'enquête sur le commerce des grains et les taux de fret sur les grands lacs; le colonel O. E. Talbot et M. Ernest Décary sont membres du conseil d'administration des chemins de fer

nationaux; l'honorable A. Turgeon et M. Beaudry Leman sont membres de la commission chargée de faire enquête au sujet de la canalisation du Saint-Laurent, et M. Olivier Lefebvre a été nommé au bureau des ingénieurs de cette même commission.

Maintenant, je passe aux juges. Dans le Nouveau-Brunswick,—précisément dans la province de l'honorable député qui voulait faire croire par son discours que le Gouvernement ne rendait pas justice aux Acadiens—je crois que le juge Leblanc a remplacé le juge Chandler; dans la province de Québec, le juge Gonzalve Desaulniers a remplacé le juge McDougall; dans la province d'Ontario, un nouveau district judiciaire a été créé et M. J. B. T. Caron a été nommé juge; dans la Saskatchewan, le juge Gravel a remplacé le juge Hutchison.

Je passe maintenant aux sénateurs. Au Nouveau-Brunswick, la province de l'honorable député de Kent qui a justement demandé la nomination d'un sénateur pour représenter les Acadiens, le gouvernement a, l'année dernière, nommé M. Turgeon pour remplacer le sénateur Thompson. Quant à l'île du Prince-Edouard, j'appuie la demande de mon honorable ami de Kent et j'espère que le Gouvernement nommera un sénateur acadien; mais ce que je regrette, c'est que le député de Kent, qui est un vieux politicien et qui a des états de service nombreux dans son parti, n'ait pas fait cette demande aux torys, ses amis, lorsqu'ils étaient au pouvoir; ils n'auraient certainement pas pu refuser sa demande, mais peut-être n'aimait-il pas autant ses compatriotes dans ce temps-là qu'aujourd'hui; en tout cas, en 1912 le sénateur C. A. McDonald, de l'île du Prince-Edouard, mourait et les torys le remplaçaient non pas par un Acadien, mais par un monsieur Murphy, et en 1915 le sénateur D. V. Robertson mourait et, encore dans ce cas, les amis du député de Kent ne nommaient pas un Acadien, mais un monsieur McLean. Monsieur l'Orateur, je vais vous laisser tirer les conclusions qui découlent de ces faits.

Dans le service civil, M. Gonthier a remplacé M. Sutherland comme auditeur général, la position la plus importante du pays, avec un salaire égal à celui du premier ministre; M. Gaboury a remplacé M. Coulter comme sous-ministre des postes; M. Beauchesne a remplacé M. Northrup comme greffier de la Chambre des communes; M. Lucien Pacaud a remplacé M. Griffith comme assistant Haut Commissaire à Londres; M. Dubuc a remplacé M. Bowden comme ingénieur en chef du ministère des chemins de fer, etc., etc. Toutes ces nominations démontrent bien, il me semble, que le gouvernement libéral s'efforce de rendre justice aux Canadiens français. Je ne suis pas prêt à dire que nous avons encore tout ce à quoi nous avons droit; mais nous ne devons pas espérer que, dans l'espace de trois ans seulement, le gouvernement a pu réparer toutes les injustices commises à l'égard de notre race sous le régime tory, alors que nos compatriotes étaient complètement ignorés.

Si, au lieu de critiquer le gouvernement actuel, l'honorable député de Kent se tournait vers son chef (M. Meighen) et ses amis, M. Ferguson, premier ministre d'Ontario, et l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken), et leur demandait l'abrogation du Règlement XVII, qui interdit l'enseignement du français dans les écoles d'Ontario, alors nous pourrions croire à sa sincérité, mais jusque là nous avons droit de penser qu'il y a de l'hypocrisie dans ses revendications et qu'il veut se faire du capital politique avec cette question de race.

Avant d'abandonner ce sujet, je tiens à citer un extrait d'un article paru dans le journal *L'Avenir du Nord*, le 20 mars dernier, sous la signature de Jules-Edouard Prévost, député du comté de Terrebonne, lequel article, je crois, est bien approprié à notre situation politique:

> Quand il s'agit de gouverner, de lutter, de progresser, il convient d'envisager les réalités et non de se laisser hypnotiser par des rêves.
>
> Beaucoup de nos compatriotes perdent ces choses de vue quand ils se montrent exigeants à l'extrême, irréductibles et intransigeants dans leurs réclamations, leurs demandes et leurs désirs.
>
> Il y a quelques années, nous avons connu de rudes jours dans le domaine de la politique fédérale, nous l'admettons. Le parti tory et orangiste déchaîna contre nous le fanatisme, l'injure. Les descendants de la vieille dynastie des torys se montrèrent dignes de leurs ancêtres.
>
> Ce temps est passé. La minorité canadienne-française a repris son rang dans le gouvernement du pays, dans l'administration publique et les divers services de l'Etat.
>
> Nous ne ferons pas ici l'énumération des gains que nous avons réalisés depuis quatre ans. Cette réhabilitation de notre race est admise parce qu'elle est évidente.

Maintenant, monsieur l'Orateur, à chaque session du Parlement, le discours sur le budget est attendu avec impatience, mais spécialement cette année, vu que l'an dernier le Gouvernement avait réduit et même enlevé complètement les droits et la taxe de vente sur un grand nombre d'articles, entre autres sur les machines agricoles et les instruments qui servent à développer nos ressources naturelles. Tout le monde se demandait si les revenus du pays allaient être bien affectés par là, et dans quelle position financière nous allions nous trouver. Or, l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb) vient de nous tirer d'inquiétude, en nous annonçant que, bien que le Gouvernement ait retiré cinquante-deux millions neuf cent mille dollars

de moins en taxes de vente et treize millions de dollars de moins en impôts d'accise, durant les derniers douze mois, l'année fiscale se termine avec un surplus d'un million huit cent mille dollars. C'est un résultat plus que satisfaisant et qui démontre bien que la politique du Gouvernement est sage, toute d'économie et conforme à nos besoins.

Malgré ce résultat si satisfaisant, tous les conservateurs qui ont pris part à la discussion ont critiqué le Gouvernement, et l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) a présenté un amendement affirmant qu'il est regrettable que les taxes—surtout la taxe des ventes et les impôts d'accise—ne soient pas diminuées, lorsque, comme je viens de la dire, elles ont été réduites de cinquante-deux millions neuf cent mille dollars et les impôts de treize millions de dollars, durant l'année dernière; il blâme le Gouvernement, l'accusant d'avoir augmenté la dette nationale, de ne pas pratiquer l'économie, et il termine en dénonçant la préférence britannique. Monsieur l'Orateur, c'est de l'insolence et on ne peut être plus en désaccord avec la vérité. Permettez-moi de lire un extrait du journal *La Presse*, de Montréal, qui pourtant est un journal indépendant et qui, si je ne me trompe pas, appuyait M. Birks, candidat conservateur, dans l'élection partielle de Saint-Antoine.

Voici ce que disait ce journal, le 25 mars dernier:

> Mais ce qui ne laisse aucun doute, après l'audition du discours du budget, c'est que le public canadien a versé $52,900,000 de moins en taxes de vente l'an dernier, et $13,000,000 de moins en impôts d'accise. Cet allègement de l'impôt est trop précieux à l'ouvrier, qui est la principale victime de la taxe de vente, pour que la population oublie les efforts déployés par le gouvernement dans le but de soulager le travailleur déjà surchargé d'obligations.
>
> Malgré cette énorme diminution de revenus assumée par le ministère, M. Robb signale, pourtant, un surplus budgétaire de $1,823,000 et un soubresaut significatif dans notre bilan commercial. Nous avons, en effet, une différence favorable de $165,000,000 entre nos exportations et nos importations et ce renouveau dans notre vie industrielle est une garantie de prospérité nationale et de progrès pour tous.

D'un autre côté, voici comment le journal *Le Devoir*, du 28 mars, apprécie le discours de l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton), dans un article intitulé: "Vaines Cacades":

> Sir Henry Drayton, au nom du parti tory dirigé par M. Meighen, dénonce la "préférence britannique". . . en paroles; mais il se garde bien, par sa motion de censure, d'en réclamer l'abrogation, pas même la modification, comme en Australie. Par contre, il préconise à la fois une diminution d'impôts et plus de "protection" (donc, un accroissement d'impôts).
>
> Tant que le parti tory se livrera à ces tactiques puérilement tortueuses, les sonores professions de foi de ses chefs, et leurs poses au patriotisme, vaudront tout juste ce que Saint-Simon appelait, dans son langage pittoresque, vaines cacades, paroles de neige et pistolets de paille.

Je ne crois pas que l'on puisse mieux traduire le manque de sincérité de nos adversaires. A les entendre, monsieur l'Orateur, on dirait que ce sont les libéraux qui sont les auteurs de l'augmentation de la dette et de toutes les taxes qui ont été imposées. Lorsqu'ils arrivèrent au pouvoir, en 1911, la dette nationale n'était que de trois cent quarante millions de dollars, nous ne payions en intérêt que douze millions de dollars par année et la dette, par tête, n'était que de quarante-sept dollars, tandis qu'en 1921, quand ils furent chassés du pouvoir, notre dette avait été augmentée de deux billions, nous payions en intérêt cent quarante millions de dollars par année et la dette, par tête, s'élevait à deux cent soixante-six dollars. Ce sont ces mêmes gens qui, après avoir dilapidé le trésor public, après avoir tant gaspillé durant leurs dix années d'administration, viennent prêcher l'économie et parler de diminuer les taxes. Allons donc, ils ne sont pas sérieux, ils prennent les électeurs de ce pays pour des imbéciles. Je les entends qui diront: oui, c'est vrai, mais c'est dû à la guerre. Je ne veux pas rappeler de nouveau toutes les dépenses inutiles, tous les scandales de nos adversaires durant la guerre pour favoriser leurs amis politiques; qu'il me suffise de dire qu'il est admis, aujourd'hui, qu'au moins cinquante pour cent de l'argent dépensé pendant la guerre a été gaspillé et a servi à enrichir les amis du gouvernement d'alors; et, comme preuve de cet avancé, laissez-moi rappeler la déclaration que le général Currie, qui avait charge des troupes canadiennes, faisait dernièrement: qu'il y avait eu cent mille canadiens qui n'auraient jamais dû être enrôlés.

Que dire maintenant de l'achat du National-Canadien et du Grand-Tronc, dépense épouvantable et inutile, qui n'avait d'autre but que d'enrichir MM. MacKenzie et Mann et les actionnaires du Grand-Tronc, et qui coûte au pays de soixante-quinze à cent millions de dollars? Il y a aussi la marine marchande, l'œuvre de l'honorable M. Ballantyne, qui a coûté une centaine de millions et qui n'est d'aucune utilité. Monsieur l'Orateur, les conservateurs ont beau accuser le gouvernement actuel, ils ne pourront jamais faire oublier tous leurs scandales et leur mauvaise administration; et le peuple comprend bien que ce n'est pas dans l'espace de trois ans que les libéraux ont pu réparer tout le mal fait dans les dix années précédentes. Que le gouvernement poursuive sa politique, qu'il continue à diminuer les taxes, qu'il continue surtout à rendre justice à toutes les classes, car

il ne faut pas que seuls les manufacturiers et les gros intérêts soient protégés, mais il faut que la protection s'applique aussi aux cultivateurs et aux ouvriers.

Nos adversaires prétendent encore que leur politique de protection à outrance serait la panacée pour guérir tous nos malaises actuels; pourtant, en 1921, lors des élections générales, le peuple s'est prononcé sans équivoque sur cette politique, puisqu'à peine cinquante conservateurs ont réussi à se faire élire, leur leader même (M. Meighen) étant emporté dans la débâcle et se faisant battre dans son propre comté. Depuis la dernière session, nous avons eu cinq élections partielles où les électeurs ont eu l'occasion de se prononcer sur l'abaissement du tarif. Nos adversaires comptaient bien s'emparer de la division Saint-Antoine, division essentiellement manufacturière, dont le représentant en cette Chambre, M. Mitchell, avait démissionné, en signe de protestation contre l'abaissement du tarif qui venait d'être effectué par les libéraux. Malgré une lutte très acharnée de la part des conservateurs, pendant laquelle le Gouvernement avait à lutter contre tous les gros intérêts, le candidat libéral, M. Hushion, fut élu par une forte majorité. Et que dire de Hastings-Ouest circonscription qui avait toujours été représentée par les conservateurs depuis la Confédération, et que M. Porter représentait en cette Chambre depuis vingt-quatre ans? Il a voulu, lui aussi, remettre son mandat en signe de protestation contre la conduite de l'honorable ministre du Travail (M. Murdock) qui, à ses yeux, avait commis le crime épouvantable d'avoir retiré de la Home Bank, avant qu'elle ferme ses portes, la somme de quatre mille dollars, qu'il avait déposée dans cette institution quelque temps auparavant. Les électeurs d'Hastings-Ouest n'ont pas voulu endosser l'opinion de M. Porter, et, là encore, après une lutte très acharnée, et bien que l'honorable chef de l'opposition y soit allé prêcher sa politique de protection et de tarif élevé comme étant le remède à tous nos maux, le candidat libéral, M. Hanna, était élu, lui aussi, par une forte majorité.

Je voudrais dire un mot maintenant du sous-amendement proposé par l'honorable chef des progressistes (M. Forke), que vous avez déclaré hors d'ordre, monsieur l'Orateur. Par ce sous-amendement, les progressistes blâment le Gouvernement dans un sens tout à fait opposé aux conservateurs. Ils disent que les droits ne sont pas assez réduits. D'autre part, l'honorable ministre des Finances nous a dit que l'enlèvement des droits sur les machines agricoles et quelques autres articles avait diminué les revenus d'au delà de cinquante millions de dollars. Alors, si nous avançons plus loin dans cette voie, où prendrons-nous l'argent pour faire face aux obligations du pays? Il faudrait alors avoir recours à la taxe directe. Je comprends que cela pourrait faire l'affaire de l'Ouest, parce que cette taxe directe devrait être basée sur la valeur, et comme les provinces de l'Est sont beaucoup plus développées que celles de l'Ouest, ce serait encore nous, de l'Est, qui aurions à payer pour l'Ouest. Il me semble que le Gouvernement est allé assez loin dans cette voie; il ne pourra faire davantage sans sacrifier l'Est.

Le sous-amendement de l'honorable leader des progressistes se termine en disant que nous devrions avoir un tarif pour le revenu seulement. Je comprends que c'est justement ce que nous avons. J'ai lu dans les journaux que le député progressiste de Springfield (M. Hoey) avait déclaré, dans une assemblée publique, que si les provinces de l'Ouest n'obtenaient pas ce qu'elles demandaient il ne leur resterait qu'une chose à faire: se séparer de la Confédération et s'annexer aux Etats-Unis. Un tel langage est passablement extraordinaire dans la bouche d'un député et la seule excuse qu'on pourrait trouver, c'est que ce député, comme plusieurs autres députés progressistes, n'est arrivé dans le pays que depuis quelques années et que son cœur n'a pas eu le temps de s'attacher au sol canadien.

M. BEAUBIEN: Monsieur l'Orateur, l'honorable député veut-il me permettre de lui dire ce que l'honorable député de Springfield (M. Hoey) a déclaré à Brandon? Il a simplement affirmé que, si la Confédération ne donnait pas justice à certaines parties du Canada, il était inutile d'essayer de la conserver. Ce sont les paroles qu'a prononcées l'honorable député de Springfield en cette occasion; il n'a nullement parlé d'annexion.

M. FONTAINE: J'accepte la rectification de l'honorable député de Provencher (M. Beaubien).

Je disais que l'honorable député de Springfield n'a pas eu le temps de s'attacher au sol canadien. En effet, en consultant le Guide Parlementaire, je constate qu'il est né en Irlande, en 1883, d'où il émigra au Canada en 1909. Il se fixa à Winnipeg, Manitoba, où il obtint ses degrés en théologie en 1915, mais il abandonna l'état religieux en 1920, pour s'occuper du mouvement des Fermiers-Unis. Libre à eux, monsieur l'Orateur, de faire ce qu'ils voudront; mais, pour moi, je crois que les provinces de l'Est ont fait leur large part pour le développement de l'Ouest. Ce qu'il faut maintenant pour ce pays, c'est une politique de conciliation et de compromis par la-

quelle toutes les provinces feront leur part de sacrifice pour le bien général.

Je veux aussi féliciter le Gouvernement d'avoir entrepris de briser le monopole qui exige des prix trop élevés pour transporter nos produits sur l'océan jusqu'aux marchés européens. Depuis plusieurs années, la question du transport par nos chemins de fer a été bien débattue. Les provinces maritimes et surtout les provinces de l'Ouest font des demandes incessantes pour la réduction des taux de fret. Selon moi, cela n'est qu'une partie de nos besoins, surtout depuis que les Américains ont élevé leur tarif et, par le fait même, ont fermé les portes de leurs marchés à nos produits. Nous sommes réellement forcés aujourd'hui de transporter nos produits sur les marchés européens, et il est reconnu que nous sommes entre les mains de trusts et que nous payons trop cher pour ce transport. Le Gouvernement a décidé de subventionner une compagnie, afin de contrôler les taux. Il a bien fait. Cela va permettre aux cultivateurs de tout le pays de réaliser plus de bénéfices sur la vente de leurs produits, en payant moins cher pour le transport, et cela s'applique aussi au transport des produits manufacturés. Ce qui veut dire, monsieur l'Orateur, qu'il restera plus d'argent dans le gousset de nos cultivateurs et de nos manufacturiers.

Le Gouvernement, toujours soucieux d'aider nos industries et par là remédier à la crise que nous traversons depuis la fin de la guerre, a augmenté les droits sur le charbon américain, afin d'encourager dans notre pays le développement des vastes ressources de charbon que nous possédons dans les provinces de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse. Cette politique du Gouvernement est tellement bien vue qu'il a reçu des centaines de témoignages de félicitations. Je me contenterai de citer l'opinion d'un des marchands de charbon les plus importants de notre région, celle de M. Napoléon Bélanger, président de la compagnie O'Reilly & Bélanger, d'Ottawa, et également président de la compagnie Bélanger frères, de Hull; il faisait la déclaration suivante, dans le *Citizen* du 25 mars, le lendemain du discours sur le budget:

> Je crois que c'est une excellente chose d'avoir augmenté les droits sur le charbon américain; cela va permettre aux propriétaires des mines de la Nouvelle-Ecosse de vendre plus de charbon. Le Gouvernement doit être louangé pour avoir donné cet encouragement à une industrie canadienne.

Cette déclaration a d'autant plus d'importance pour moi qu'elle est faite non par un ami du Gouvernement, mais par un partisan du très honorable chef de l'opposition (M. Meighen).

Maintenant, un mot sur la question de l'immigration. D'abord, je tiens à déclarer que je suis absolument opposé à la résolution de l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), dont on a commencé la discussion dans cette Chambre, la semaine dernière, et qui demande que le gouvernement se charge de l'entretien de tout immigrant incapable de trouver de l'emploi dans les deux années qui suivent son arrivée au pays. Je crois qu'un immigrant qui, après deux ans, n'est pas capable de vivre sur la terre que le gouvernement lui donne devrait être renvoyé dans son pays, afin qu'il ne vienne pas dans les villes prendre la place de nos ouvriers canadiens. Monsieur l'Orateur, je le déclare ici, je suis prêt à voter contre le Gouvernement s'il ne protège pas nos ouvriers. Vous savez qu'à l'heure actuelle, l'ouvrage est très rare, beaucoup de nos ouvriers chôment, et ceux qui travaillent ne gagnent que deux piastres ou deux piastres et demie par jour. Croyez-vous qu'une famille qui se compose de cinq enfants, du père et de la mème, puisse vivre avec un salaire de quinze à dix-huit dollars par semaine? Je dis que non; et c'est le devoir du Gouvernement de voir à ce que des salaires raisonnables soient payés aux ouvriers, et aussi d'empêcher les immigrants de venir prendre leur place dans les villes.

Monsieur l'Orateur, je suis heureux d'apprendre que le Gouvernement nommera un comité spécial pour continuer l'étude des pensions du vieil âge et pour prendre connaissance des suggestions que les gouvernements provinciaux ont été invités à soumettre. J'ai toujours bien à cœur ce projet si humanitaire, et j'espère que, dès cette session, une loi dans ce sens sera adoptée. Je tiens aussi à féliciter le premier ministre (M. Mackenzie King) de sa politique vraiment canadienne. Il ne manque jamais une occasion d'affirmer notre autonomie. Ainsi, aujourd'hui, le Canada peut signer des traités avec des pays étrangers sans être obligé d'avoir l'ambassadeur anglais comme témoin. Quel contraste avec la politique impérialiste de l'honorable chef de l'opposition qui, lui, est toujours prêt à sacrifier le dernier homme et la dernière piastre pour sauver l'empire! N'y aurait-il que cette raison, l'honorable premier ministre peut être assuré de l'appui de mes compatriotes et de ma province.

Tant que le parti libéral suivra cette voie, tant qu'il restera fidèle à la politique de sir Wilfrid Laurier, tant qu'il continuera à travailler dans l'intérêt des masses et non des classes, il se maintiendra au pouvoir, pour le plus grand bien du peuple canadien. Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, je tiens à déclarer que je

voterai contre l'amendement de l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) et pour le budget tel que présenté par l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb).

M. MacLAREN: Cet après-midi, monsieur l'Orateur, l'honorable député de Brome (M. McMaster) a parlé des prêts à la Roumanie et à la Grèce et il émit l'opinion qu'il n'était que juste d'ajouter ces prêts à l'excédent qu'accuse le budget, opinion qu'il appuie sur la supposition que ces prêts comportent une plus grande garantie. Quant à moi, je soutiens qu'il ne s'agit pas ici d'une sécurité plus ou moins grande. Tant mieux ci ces prêts sont plus sûrs; mais ce n'est pas là le principe qu'il faut envisager pour ce qui regarde le remboursement de cette dette. C'est indubitablement une question fort simple; elle se pose comme suit: Quand pourra-t-on considérer cette dette payée? A cela je répondrais: Quand elle sera payée.

Maintenant, mon collègue de Brome en parlant du libre-échange n'a pas trompé notre attente. Il me semble, toutefois, qu'il poursuit une chimère—recherchant ce qui n'a jamais existé. Il a déclaré qu'il approuverait l'octroi de secours par le Gouvernement aux mineurs du Cap-Breton. En même temps, il s'oppose à ces remaniements du tarif qui remédieraient à la situation locale. Le relèvement des droits sur le charbon qui éliminerait les difficultés des fournisseurs et soulagerait ainsi la misère des mineurs ne lui apparaît pas comme la bonne mesure à prendre. J'observe que l'honorable député n'a pas tenu compte de ces importants facteurs qui suivent l'encouragement accordé à une industrie: l'accroissement de transport assuré à notre réseau par un commerce de houille plus actif, l'avantage national d'une expansion du commerce interprovincial et l'avantage local résultant d'un accroissement d'ouvrage pour nos houilleurs qui dépenseraient leur salaire dans la région. Je prétends que ces avantages et d'autres encore l'emportent de beaucoup sur les désavantages d'une hausse du prix du charbon.

Durant le débat, nous avons été frappés de l'accroissement considérable de nos obligations nationales, surtout par le fait de nos déficits de chemins de fer. L'accroissement de la dette nationale, évalué à 100 millions, a une importance particulière, vu le chiffre élevé de l'impôt sur le revenu. On remarquera qu'en conséquence plusieurs députés ont préconisé dans leurs discours les meilleurs remèdes à employer. On a parlé de dépenses exorbitantes faites par le Gouvernement et la démonstration en a été facile, je pense. Il est hors de doute que le Gouvernement aurait pu fort bien ajourner plusieurs déboursés à une époque plus favorable. Plusieurs collègues ont ensuite traité de l'exportation de la matière première et du bénéfice que le Dominion retirerait d'un droit d'exportation. Comme de raison, on a discuté complètement la protection en tant que politique destinée à accroître nos fabriques et la prospérité de la nation. Sur tous ces sujets, on a soumis des propositions au Gouvernement, et il n'aurait qu'à les suivre, semble-t-il, pour assurer la prospérité nationale et diminuer notre lourde dette. En examinant la liste que je viens de lire, il m'est venu à l'esprit que certains mots de la confession générale s'appliqueraient très bien aux agissements du Gouvernement: Il a fait ces choses qu'il n'aurait pas dû faire, il n'a pas fait ces choses qu'il aurait dû faire, et il manque de fermeté.

Il y a encore une autre question que je ne désire pas aborder, et c'est la résolution inscrite au Feuilleton, en mon nom, depuis l'ouverture de la session; la Chambre n'a pas eu jusqu'ici l'occasion de la discuter mais je suis assez optimiste pour espérer qu'elle l'aura avant la fin de la session, car à mon avis, cette résolution expose une question de grande importance pour le pays, et je prétends, monsieur l'Orateur, qu'il serait malheureux que la Chambre n'eût pas l'occasion de la discuter.

Mais il est une question dont j'entends parler. C'est le tarif douanier en ce qu'il touche aux importations au point de vue préférence. Et je n'emploie pas le mot "préférence" dans aucun sens étroit. Je ne donne pas nécessairement à entendre qu'elle doive impliquer ce qu'on appelle la préférence britannique; mais par les mots "préférence" et "tarif douanier de préférence" je veux dire un tarif quelconque conférant un avantage ou une préférence au pays qui nous exporte ses produits. Sur ce chapitre, je n'étudierai pas la valeur intrinsèque d'aucun traité de commerce; c'est une question quelque peu différente et il y a bien des choses à critiquer dans quelques-uns des récents traités ratifiés en cette Chambre. Je ne parle pas non plus du niveau du tarif; cela implique une discussion du libre-échange et de la protection. Abstraction faite des traités de commerce et des droits de préférence ou de leur valeur intrinsèque, et du degré d'élévation du tarif, ce que je veux dire, c'est une mesure—une préférence ou un avantage—qui encourage un pays quelconque à commercer avec nous et à nous exporter ses produits. A cet égard, le trente-deuxième rapport annuel du département du Commerce, livraison de 1924, contient un article intéressant. A la page dix-sept, se trouve le passage suivant:

Quel est le besoin le plus pressant du Canada, aujourd'hui? Il n'est pas besoin de longues études pour le découvrir. La réponse se formule en un mot: des

affaires. L'expansion du commerce répand la prospérité parmi les agriculteurs, les compagnies de transport, les banques, les fabricants et dans d'autres milieux...

Pourquoi continuer à expédier notre or dans un pays étranger et déprécier notre monnaie et notre pouvoir d'achat en achetant à l'extérieur des produits que nous pouvons nous procurer chez nous et dans l'empire? C'est un fait extraordinaire mais véritable que souvent nous achetons dans un pays étranger et par son intermédiaire des produits fabriqués dans l'empire. Nous contribuons ainsi au progrès des ports étrangers, au maintien des compagnies de transport étrangères et payons des commissions aux maisons de commerce étrangères. Nous ne leur envions pas la prospérité et le succès, mais ces opérations de commerce se font aux dépens de notre propre peuple et de notre propre pays. Nous recherchons souvent les services et l'organisation d'un pays étranger parce que c'est la voie du moindre effort, par inertie ou par une conception indifférente de nos obligations envers le Canada.

Ce rapport indique en termes fort appropriés le reproche que nous avons lieu de faire, et que le rapport même formule, quant à l'attitude du Gouvernement, c'est-à-dire: "une conception indifférente de nos obligations envers le Canada." J'espère pouvoir démontrer, dans le cours de mes observations tout à l'heure, qu'une des raisons de nos difficultés présentes est l'indifférence qu'inspirent les intérêts du pays causée par l'inaction des pouvoirs publics. En se décidant courageusement à prendre les mesures qui s'imposent, on arriverait à vaincre ces difficultés. Je suis d'accord avec ce qui vient d'être lu. Je me suis borné à parler des importations, mais j'aimerais signaler aussi à la Chambre quelques chiffres relatifs à nos exportations. Nous avons expédié à l'extérieur dans les ports canadiens, en 1924, pour $393,441,998; les exportations canadiennes aux pays d'outre-mer confiées aux ports américains avaient une valeur de $223,678,390. On peut voir qu'un tiers des marchandises exportées par le Canada a été chargé dans les ports des Etats-Unis. Pour parler exactement, 36.2 p. 100 de nos exportations sont passées dans les ports américains et 63.8 p. 100 dans les ports du Canada.

Nos importations venues en transit par les Etats-Unis valent $13,890,483, soit 4.7 p. 100. On ne manquera pas d'observer que le pourcentage des importations venues par voie des Etats-Unis est très inférieur à celui des exportations. Ce n'est pas toute la question cependant, bien que les chiffres de la statistique soient exacts; mais il y a autre chose à prendre en considération. Tous les produits qui entrent aux Etats-Unis et dont le prix est acquitté dans ce pays, sans tenir compte s'ils sont ultérieurement destinés au Canada, sont portés au crédit des Etats-Unis. C'est un fait bien connu qu'une quantité considérable de produits exotiques entrant en Canada sont crédités aux Etats-Unis et non au pays d'origine.

Je veux dire d'abord un mot du tarif de faveur appliqué aux produits d'origine anglaise, c'est-à-dire aux marchandises provenant du Royaume-Uni, des Indes anglaises, de la Rhodésie, de Ceylan, de la Nouvelle-Zélande, du Sud-Africain, de diverses possessions anglaises en Afrique, de l'île Maurice, des îles Fidji et autres contrées. Tous ces pays anglais bénéficient du tarif de faveur sur tous les produits qu'ils nous envoient à destination d'un port canadien ou d'un port américain. La Chambre se souvient qu'une nouvelle réduction de 10 p. 100 a été faite il y a deux ans au tarif de faveur. On s'était aperçu qu'une grande quantité de marchandises anglaises nous venaient par voie des ports américains. Pour encourager la fréquentation des ports canadiens sur les deux océans on réduisit encore de 10 p. 100 le taux des droits appliqués aux marchandises anglaises, sauf les spiritueux, le sucre, le tabac, les cigares et les cigarettes. La réduction de 10 p. 100 n'a pas lieu non plus si le droit ne dépasse pas 15 p. 100, *ad valorem* ou spécifique, ou les deux réunis. On voit que le tarif différentiel, avec la réduction de 10 p. 100, ne s'applique pas à plusieurs produits importés en Canada. Le taux de faveur ne s'étend pas aux spiritueux, sucre, tabac et cigares, ni aux objets sur lesquels notre tarif douanier impose un droit inférieur à 15 p. 100.

On importe en ce pays de grandes quantités de marchandises qui acquittent un droit au-dessous de 15 p. 100. Ainsi, l'année dernière on a importé en franchise des produits d'une valeur de $26,621,062. Ajoutez à cela des importations valant $22,374,078 entrées à la faveur du tarif général. Si on met ensemble la valeur des produits admis d'après le tarif général et la valeur des produits admis en franchise, on constate que le Canada reçoit pour 49 millions de marchandises, entrées aux mêmes conditions dans les ports canadiens et américains. Il n'ensuit qu'il n'y a pas d'avantage à utiliser nos propres ports avec nos voies ferrées.

Je veux démontrer en peu de mots l'avantage de voir nous-mêmes à nos affaires. Un des vices de notre système, c'est d'en confier une partie à d'autres. Voici un des moyens à prendre. Nous avons des ports à nous qui pourraient occuper notre main-d'œuvre et encourager nos fournisseurs, et nous possédons les chemins de fer, qui malheureusement ne sont pas assez employés de nos jours. Je voudrais que la Chambre pût se convaincre du grand avantage qu'elle retirerait d'un remaniement des droits du tarif propre à faciliter le but à atteindre. J'ai dit que la préférence anglaise, même avec la diminution de 10 p.

100, ne porte pas sur une partie considérable des marchandises qui entrent dans ce pays.

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Les chiffres qu'invoque l'honorable membre sont sans doute ceux de l'exercice écoulé le 31 mars dernier?

M. MacLAREN: Ce sont les chiffres de l'exercice 1924.

L'hon. M. ROBB: Il ressort d'une statistique qui va au 31 décembre que moins de 1 p. 100 des importations bénéficiant du tarif de faveur sont venues en passant par des ports américains.

M. MacLAREN: Les données que je possède s'étendent jusqu'à la fin de février 1925. Je les livrerai à la Chambre tout à l'heure. Je suppose que le ministre veut parler de l'effet qui a suivi l'application du 10 p. 100 de réduction sur la préférence anglaise. J'y viendrai dans quelques instants. Prenons le tarif préférentiel anglais tel quel et sans tenir compte des 10 p. 100. Sous ce régime, n'importe lequel des dominions britanniques jouissant du régime de faveur peut, sauf certaines exceptions, faire entrer ses produits au pays aux mêmes conditions peu importe qu'ils soient expédiés par les ports des Etats-Unis ou du Canada. En outre, j'ai ajouté qu'une grande partie des importations ne tombent pas sous le tarif de préférence, savoir les marchandises soumises au tarif général ou jouissant de la franchise. Or, ces marchandises, même sous le régime du tarif de préférence, peuvent être importées indifféremment au Canada soit par les ports américains soit par les ports canadiens.

Examinons maintenant cette remise de 10 p. 100. Elle ne porte en rien sur les spiritueux, le sucre, ou le tabac, qui peuvent être importés indifféremment, par les ports américains au par les ports canadiens. Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) a fait allusion tout à l'heure, je le suppose, aux résultats obtenus grâce à cette addition de 10 p. 100 au tarif de préférence et, je suis heureux de le dire, on peut constater que cette mesure exerce une influence salutaire sur notre commerce avec la métropole. Ce résultat est satisfaisant pour le pays, d'autant plus qu'il me fournit tous les arguments nécessaires pour établir que non seulement cette faible préférence a fait augmenter le chiffre de notre commerce, mais qu'elle est susceptible de produire un développement considérable dans nos affaires. Les importations du Royaume-Uni, sous le régime du tarif de préférence se sont élevées à $102,944,427 l'année dernière. Or, sur ce total, les marchandises importées par les ports des Etats-Unis ne représentent qu'une valeur de $811,749 tandis que les marchandises sujettes au tarif de préférence et admises par les ports canadiens représentent une valeur de $102,132,678.

Quelqu'un a déjà cité les chiffres relatifs à cette remise supplémentaire de 10 p. 100 Les statistiques n'ont été recueillies que pour le dernier exercice; cependant, si vous remontez à quelques années en arrière, et comparez le chiffre des importations, tant celles effectuées par les ports américains que celles venues par les ports canadiens, sous le régime du tarif de préférence, lorsque vous vous rendez compte que le chiffre des importations par les ports des Etats-Unis accuse une forte diminution, il faut bien en conclure en présence de la forte et soudaine diminution qu'accusent les deux derniers exercices qu'elle est due en grande partie à la remise des 10 p. 100 que nous avons ajoutée au tarif de préférence. La conséquence, c'est que 99.2 p. 100 des importations anglaises se sont faites par les ports canadiens l'année dernière. J'ai en main le relevé pour les onze mois précédant le 28 février dernier. Si je me rappelle bien, l'état qu'a cité le ministre intérimaire des Finances ne donnait les chiffres que pour la période antérieure au mois de décembre dernier. Les chiffres que je cite maintenant comprennent toute la période jusqu'à la fin de février. Or, cette statistique établit que les marchandises anglaises importées au pays par les ports canadiens représentent une valeur de $135,430,030 tandis que celles qui le furent par les ports des Etats-Unis représentent une valeur de $350,635; et il reste encore les relevés d'un autre mois à recevoir pour compléter l'exercice. Il est assez évident que les résultats de cette année seront encore plus satisfaisants que ceux du dernier exercice, bien qu'ils aient été particulièrement bons. Et personne ici ne voudrait qu'il en fût autrement. Il ne se trouve pas ici, certes, un seul honorable membre qui regrette cette remise de 10 p. 100, à la suite de semblables résultats. Cependant, quelque satisfaisante que soit la situation, nous devrions étudier avec soin le fonctionnement du tarif de préférence et nous devrions l'utiliser jusqu'à la limite raisonnable au bénéfice du Canada.

Je doute fort que le tarif de préférence tienne compte de toutes les nécessités de la situation. Loin de moi l'idée de discuter si la préférence est trop élevée ou trop basse; ce n'est pas la question. Cet encouragement a été offert afin de faire passer par nos ports le traffic canadien; j'ai toutefois mentionné des cas où la remise de 10 p. 100 ne pare pas suffisamment aux difficultés de la situation. Il y a encore des marchandises importées de la Grande-Bretagne d'une valeur de 49 millions

de dollars qui arrivent tout autant par les ports américains que par les ports canadiens. Je ne veux pas dire que toutes les importations se font par les ports des Etats-Unis; je sais que tel n'est pas le cas; cependant, le chiffre en est encore trop élevé. Le moins que nous puissions faire en ce qui regarde les marchandises importées en franchise d'outre-mer, c'est d'insister pour qu'elles nous arrivent par la route canadienne.

Et je range dans la même catégorie la convention conclue avec les Antilles. Cette entente entre ces colonies et le Canada vise l'avantage mutuel des intéressés. La convention conclue avec les Antilles stipule qu'en aucun temps le tarif n'excèdera 50 p. 100 des droits qui grèvent les importations sous le régime du tarif général; cependant, les spiritueux, sauf le rhum, le tabac, les cigares et les cigarettes sont exemptes des dispositions de ladite convention.

J'appellerai l'attention de la Chambre sur le fait que, sous le régime de la convention en vigueur avec les Antilles, tous et chacun des produits de ces colonies peuvent être importés au Canada soit par les ports des Etats-Unis, soit par les ports canadiens. Il n'est pas question d'une remise de 10 p. 100; les ports canadiens ne sont pas assurés de la moindre préférence sur les ports américains. Et dans les circonstances, il est fort heureux qu'un aussi fort volume de trafic passe par nos ports. La valeur des produits importés des Antilles par voie des Etats-Unis peut être portée à 2 millions sur un total de 20 millions. Permettez-moi de dire ici qu'il y a un autre point à considérer: le chiffre des importations par voie des Etats-Unis, bien qu'exact d'après la méthode de tenue de livres, ne représente pas les conditions réelles. Prenons par exemple l'importation des bananes dont mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) a si bien parlé. A quel pays crédite-t-on les bananes importées au Canada? Non aux Antilles, et les fruits peuvent fort bien venir de ces pays; on les crédite aux Etats-Unis. Pourquoi? Parce qu'on les achète et les paye aux Etats-Unis. Conséquemment, je demanderai aux honorables députés, lorsqu'ils étudient ces chiffres et les divers aspects des différents tarifs de préférence, d'entrer soigneusement dans les détails, autrement ils pourraient se former une opinion par trop favorable des faits réels. On me dit qu'il existe un grand nombre d'articles importés des Etats-Unis en Canada et qui sont en réalité de production étrangère à la république voisine. J'ai cité comme exemple les bananes qui viennent des Antilles.

M. BROWN: Alors, si on calcule la balance du commerce entre le Canada et les Etats-Unis la différence ne devrait pas être aussi forte qu'elle semble à première vue—c'est-à-dire, qu'elle semble lorsqu'on compare simplement nos exportations et nos importations par rapport à ce pays?

M. MacLAREN: Cette remarque est sans doute juste, mais j'hésite à croire que l'importation des bananes constitue une facteur important dans le calcul de la balance du commerce entre le Canada et les Etats-Unis, les chiffres sont si élevés. Je veux faire remarquer que les statistiques sur les importations des Antilles au Canada ne représentent pas réellement ce que nous importons de ces territoires et, sous ce rapport, la convention ne donne pas justice. C'est essentiellement une convention de préférence commerciale et, à mon sens, on peut l'améliorer en plusieurs points. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur l'article 8 de la convention signée entre le Canada et les Antilles et lequel se lit comme suit:

> Les gouvernements de l'une des colonies susmentionnées, en signifiant un avis de six mois, peuvent stipuler que, pour avoir droit aux concessions accordées par les articles V et VI, les produits du Canada doivent être transportés par vaisseaux directement et sans transbordement d'un port du Canada dans ladite colonie ou en passant par l'une des autres colonies admises aux avantages du présent traité.
>
> Le gouvernement du Canada, en donnant un avis de six mois, peut stipuler que, pour avoir droit aux concessions accordées par les article II et III, les produits de l'une des colonies susmentionnées doivent être transportés par navires directement et sans transbordement de ladite colonie, ou de l'une des autres colonies qui ont droit aux avantages du présent traité, dans un port du Canada.

Le Gouvernement est sans doute au courant de cela, mais j'espère que l'on étudiera la question—l'avantage de donner un avis de six mois et de restreindre la préférence aux produits transportés directement dans notre pays.

Je remarque au Feuilleton un avis de motion relatif à la modification du tarif sur les pamplemousses On propose l'entrée en franchise des pamplemousses dans ce pays. Ce peut être une chose agréable de pouvoir se procurer ces fruits à bon marché, mais je me demande comment ces fruits pourraient être considérés comme denrée essentielle. Les pamplemousses constituent certainement un article de luxe et celui qui désire déguster ce fruit devrait être prêt à payer un prix raisonnable pour le plaisir qu'il en éprouve; nous serons heureux d'entendre plus tard les raisons sur lesquelles l'honorable ministre suppléant des Finances se base pour admettre les pamplemousses en franchise. Actuellement les bananes sont admises en franchise, qu'elles nous viennent par voie des Etats-Unis ou directement, et le principe adopté d'accorder

une préférence me semble absolument juste; c'est ce que nous demandons au ministre de faire, mais cela n'exige pas que ces articles soient admis en franchise. Assurément, on doit pouvoir accorder une préférence suffisante sur l'importation des pamplemousses des Antilles pour encourager leur importation sans avoir à les admettre en franchise. Il y a quelques jours, nous avons écouté avec plaisir le rapport du commissaire, l'honorable représentant de Cumberland (M. Logan), rapport que ce monsieur a si bien exposé à la Chambre. J'ai jugé que ce rapport était admirablement bien préparé. On y trouvait l'enthousiasme, l'assiduité et l'énergie avec lesquels l'honorable député a accompli sa tâche. Nous ne pouvons que souhaiter que ses efforts contribuent à l'augmentation de notre commerce avec les Antilles. D'après mon expérience personnelle, je suis convaincu que les conclusions de son rapport relatives à la multiplication des agences commerciales sont nécessaires et essentielles si on veut augmenter le commerce. Lorsque ces bureaux seront ouverts, j'espère que l'on ne répétera pas l'erreur commise dans les bureaux de l'Union sud-africaine, l'Australie et la Nouvelle-Zélande où les bureaux sont convenablement outillés et meublés, mais où les décorations, y compris les photographies de nos premiers ministres, présents et passés, malgré leur bonne mine, ainsi que la photographie de ministres du Commerce, n'augmentent en rien les échanges. Ce n'est pas ce que les gens désirent. Ce n'est pas comme cela que l'on fait des affaires. Qu'on les y envoie, certes, mais qu'on fasse connaître aussi les activités du Canada, nos produits tant manufacturés que naturels. Je suggère que lorsqu'on ouvrira ces nouveaux bureaux aux Antilles et qu'on y déléguera ces nouveaux agents, on ait le souci d'y expédier des vues qui aient réellement une valeur utile.

Je connais assez le service des Antilles pour être convaincu que l'amélioration des navires s'impose. Il faut améliorer les installations frigorifiques de même que les aménagements à l'intention des passagers; il nous faut des navires meilleurs et plus rapides. Ces perfectionnements, dis-je, s'imposent. Notre commerce est moins considérable qu'il ne devrait l'être à cause de la supériorité du service par voie de New-York. Je sais que le commerce entre Saint-Jean, Halifax et les Antilles date de plusieurs années. Je suppose qu'il remonte à l'époque de la Confédération, voire même à un temps antérieur, et je sais que les intéressés, bien que désireux d'améliorer le service, tiennent à ne modifier en rien les routes établies. L'honorable député de Cumberland a parlé de diverses routes proposées de Montréal, Charlottetown, Saint-Jean et Halifax, aux Antilles et il suggère d'y affecter six navires. Le projet me sourit; mais je crois qu'on ferait mieux ne prendre aucune décision à son sujet avant d'avoir l'opinion d'experts qui font présentement ce service, pour savoir si le projet est, ou n'est pas, pratique. Je compte aussi, monsieur l'Orateur, que l'enquête de l'année dernière portera fruit.

Outre le régime de préférence britannique et la convention avec les Antilles il en existe d'autres qui en diffèrent un peu, mais non pas en principe. Par exemple la convention de 1922 avec la France s'appliquait non seulement aux colonies françaises, mais à maints autres pays, à la Norvège, à la Suisse, à la république Argentine, au Danemark, au Japon, à la Russie, au Venezuela et à l'Australie aussi je crois. Je ne veux pas commenter le traité avec la France, bien qu'à mon sens certains effets de ce traité prêtent sérieusement à la critique. Mais je n'en suis pas là-dessus. Le motif du traité, que j'approuve, est de réserver la préférence aux objets acheminés par voie de nos propres ports et sur le territoire canadien. La convention conclue avec l'Italie au cours de la même année porte une stipulation identique. Il y a encore les traités avec la Belgique et avec la Hollande dont les prescriptions sont à peu près les mêmes. On leur offre le tarif intermédiaire, je crois, mais en tout cas on leur accorde des avantages. Aux termes desdites conventions les marchandises importées doivent entrer au pays par les ports canadiens et être expédiées sur nos propres voies ferrées; je dis donc que nous sommes dans la bonne voie. Sans doute pourrait-on faire mieux par ci par là. Il se peut aussi qu'un trop grand nombre d'objets importés éludent cette condition, mais je maintiens que le principe, en tant qu'il est appliqué, est judicieux.

A côté de ces tarifs et de ces traités il y a ce qu'on appelle le tarif général dont n'importe quel pays peut tirer parti. Qu'on me permette d'énumérer la plupart des pays qui sont sous le régime du tarif général. Il y a l'Allemagne, la Chine, le Brésil, tous les pays étrangers de l'Amérique du Sud, à l'exception de la Colombie, du Venezuela et de la république Argentine, le Mexique, l'Amérique centrale et l'Espagne. Les importations de ces pays et, je crois, de quelques autres, acquittent les droits établis par le tarif général. Le choix est facultatif entre les ports et les chemins de fer canadiens et américains. Certaines importations de tous pays, de la Grande-Bretagne et d'autres, sont également sous le ré-

gime du tarif général et peuvent être acheminées par le territoire canadien ou américain indifféremment.

Le Gouvernement n'a communiqué rien de définitif, ni à la Chambre ni au pays, au sujet de la convention avec l'Australie. J'espère que cette convention sera conclue et mise en vigueur. Il m'a été donné de rencontrer les gens de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Sud-Africain au cours de la dernière année; lorsque nous étions en Afrique-Sud le rapport nous vint que le traité avait été signé et allait entrer en vigueur. Il y a bien des mois de cela. Depuis, j'ai eu occasion de causer avec les autorités et avec ceux qui font le commerce en ces pays. Ce renseignement, qui n'a pas encore été vérifié, leur fit plaisir; ils tiennent à avoir un commerce considérable avec le Canada. Les Australiens, bien que très désireux d'avoir des relations commerciales avec nous, sont amèrement déçus de la quantité peu considérable de nos achats en Australie. La Nouvelle-Zélande achète beaucoup plus chez nous,—moins que l'Australie cependant,—que le Canada n'achète là-bas; et il en est à peu près de même du Sud-Africain. Je sais pertinemment que bon nombre d'entre eux sont convaincus que nous devrions nous efforcer de mettre des traités de ce genre en vigueur et de relever notre commerce avec ces pays; je prie donc le ministre instamment de hâter la conclusion du traité avec l'Australie. Cette convention sera très bien reçue dans ces pays et si elle est ce qu'elle doit être je crois que le Canada l'acceptera.

Qu'ai-je à proposer, à la suite de ce que j'ai dit? D'abord que l'on fasse disparaître les 10 p. 100 et que, les avantages de la préférence quels qu'ils soient, ne s'appliquent qu'au Canada. Qu'elle soit ce qu'on voulait qu'elle fût primitivement, et telle qu'elle a été originairement établie. Qu'on l'applique aux possessions britanniques comme on le fait actuellement, mais exigeons qu'on la limite à l'usage des ports et des chemins de fer canadiens et qu'on ne l'applique pas aux pays étrangers.

La seconde proposition que je voudrais faire a trait à l'accord avec les Antilles. A l'heure actuelle, je ne sache pas qu'il soit réellement difficile, en donnant six mois d'avis, d'appliquer les dispositions de cet accord de la même manière que je le suggère pour la préférence britannique. Le fait est que les Antilles peuvent, si elles le désirent, profiter de la préférence britannique, mais elles ont choisi l'accord spécial.

Ma troisième proposition, c'est de changer les conditions régissant les importations d'outre-mer sujettes au tarif général et aussi celles exemptes de droit, pour lesquelles on peut actuellement employer soit les ports canadiens, soit les ports américains. L'avantage qu'on donnera, sans être grand, doit être suffisant pour atteindre le but; ainsi pour toutes les importations d'outre-mer sujettes au tarif général ou exemptes de droits qu'on accorde une certaine préférence à celles qui sont faites directement. Evidemment pour les importations exemptes de droits, on ne pourrait accorder de préférence qu'en donnant une prime; pour ce que je viens de dire, il n'est pas nécessaire non plus de modifier notre tarif douanier. Si on le prend dans le sens opposé, c'est-à-dire si l'on élève les droits sur les marchandises entrant autrement, il n'y a aucune différence. L'essentiel, c'est qu'il y ait une préférence et un avantage à traiter directement avec notre pays.

C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet. D'après moi, une situation n'est jamais si mauvaise qu'elle ne puisse empirer. Dans la circonstance, il y a un heureux signe: c'est la désagrégation qui s'effectue en ce moment à l'aile gauche du parti libéral. Je pense que cette désunion va gagner l'aile droite et une fois que les deux ailes seront attaquées et paralysées, nous savons quelle sera la conséquence naturelle.

M. LAPIERRE: Monsieur l'Orateur, je désire féliciter le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) pour l'exposé budgétaire qu'il nous a présenté. En entendant critiquer cet exposé par les conservateurs, sous prétexte que le tarif douanier est trop bas et par les progressistes, parce qu'il est trop élevé, les gens qui raisonnent comprendront que le ministre intérimaire des Finances a adopté la seule attitude qui s'accorde avec nos conditions économiques. Examinons maintenant quelles étaient ces conditions auxquelles le ministre avait à faire face lorsqu'il a présenté son budget.

Prenons la situation européenne qui a une influence considérable sur le commerce extérieur du Canada Nulle part en Europe la situation ne s'est stabilisée: elle est aussi mauvaise qu'à la fin des hostilités. Nos collègues conservateurs attribuent notre état au tarif douanier. Pourtant si nous examinions l'état de l'Europe, nous verrions qu'en dépit du relèvement des tarifs douaniers dans beaucoup de ces pays industriels, la situation ne s'y est pas stabilisée. Même à l'heure actuelle, le gouvernement Herriot en France voit son existence menacée à cause de l'impôt de 10 p 100 dont on menace de frapper les fortunes de ce pays.

Nos collègues conservateurs ont aussi attribué la situation actuelle à notre politique d'immigration. En 1923, ils se plaignaient de

l'exode aux Etats-Unis. La presse conservatrice faisait en même temps une propagande dépeignant notre situation sous les plus sombres couleurs tandis qu'elle vantait la prospérité de nos voisins du sud. C'est ainsi que des centaines de familles prospères du nord de l'Ontario furent induites à émigrer aux Etats-Unis. A l'appui de ce que je viens de déclarer, j'ajouterai que des centaines d'entre elles ont demandé depuis au Bureau de rapatriement de Montréal de les aider à rentrer dans leurs foyers Qu'ont-elles trouvé en arrivant aux Etats-Unis? Je dois dire que les agriculteurs de ma région sont en majeure partie des Canadiens français dont la famille est nombreuse. Lorsque ces gens-là sont arrivés dans les villes industrielles de la Nouvelle-Angleterre, les tissages de laine et coton renvoyaient leurs ouvriers par milliers.

Or, la situation au Canada est-elle aussi mauvaise que les conservateurs voudraient le faire croire? J'ai en main le dernier rapport présenté aux actionnaires de la banque de Montréal par le président de cette institution, sir Vincent Meredith et le directeur-général, sir Frederick Williams-Taylor. Voici une partie du discours du président:

"Sans vouloir prophétiser, je ne crains pas d'affirmer que le commerce s'améliore graduellement. Les statistiques me donnent raison et bien que cette amélioration soit plutôt irrégulière, dans l'ensemble, les affaires vont en s'améliorant. L'acier sous toutes ses formes a été plus en demande, spécialement par les compagnies de chemin de fer; les industries textiles regagnent graduellement le terrain perdu et le commerce des peaux et cuirs se fait sur une plus grande échelle.

On pourrait citer d'autres exemples; les wagonnées étaient nettement à la hausse jusqu'à ces derniers temps, alors que les mauvaises récoltes de l'Ouest l'ont fait légèrement diminuer; la construction a été aussi active que l'an dernier alors que l'on avait enregistré une forte augmentation. Les chiffres concernant le commerce étranger sont encourageants. Pour les douze mois se terminant le 31 octobre on a enregistré une augmentation de 160 millions de dollars sur l'an dernier, le total du commerce étranger se chiffrant à 1,895 millions. Nous avons pu atteindre ce chiffre considérable grâce surtout à l'énorme récolte de l'Ouest en 1923 et si l'on fait une revue des conditions économiques il n'y a rien de plus encourageant que de constater l'amélioration de l'agriculture. L'an dernier la récolte était plus considérable, cette année, elle rapporte plus. Les produits de la ferme ont toujours occupé une place importante dans le commerce canadien, leur valeur étant plus considérable que celle de toutes nos autres exportations réunies. Une caractéristique encourageante du commerce étranger est l'augmentation de la balance favorable à notre pays. Pour les sept derniers mois l'excédent de nos exportations sur nos importations s'est élevée à 120 millions, comparativement à 15 millions pour la période correspondante de l'an dernier et si l'on étend la comparaison à douze mois, la balance favorable est encore plus considérable. Je considère comme un bon indice futur de l'amélioration des affaires au pays cette augmentation du commerce étranger canadien. Le Canada offre aux immigrants des encouragements bien supérieurs à ceux des autres pays qui, en ce moment, cherchent à augmenter leur population. Il occupe le troisième rang au point de vue des richesses naturelles parmi les pays du monde. Nous possédons la moitié de la superficie forestière de l'empire britannique. Notre production minière de 1923 fut de 214 millions de dollars et la surface est à peine entamée. Le Canada occupe la seconde place au monde pour ses gisements houillers. Ses forces hydrauliques sont estimées à 18 millions de H.P. et il possède d'excellents moyens de transport. Pour ceux qui ont du capital et le désir de travailler, les riches terres à bon marché de l'ouest du Canada offrent les moyens de passer une vie dans des conditions de vie hygiénique et dans l'abondance, avec la perspective de s'enrichir avec le temps mieux que partout ailleurs. Mais il faut pratiquer les grandes vertus cardinales et j'insisterai sur l'esprit de travail et d'économie si souvent préconisé et si rarement mis en pratique, et sur le besoin d'immigration. Etant donné ces trois choses, j'envisage l'avenir du Canada en toute confiance.

[M. Lapierre.]

Sir Frederick Williams-Taylor, dit:

Notre bilan commercial favorable provient des exportations suivantes: Produits agricoles et bétail, 619 millions; papier et bois, y compris la pâte à papier, 256 millions; minerais et leurs produits, 158 millions et autres exportations, 52 millions.

En terminant il ajoute:

Nous, en Canada, avons raison d'être reconnaissants. Nous avons des richesses dans nos forêts, nos champs, nos pêcheries et dans nos mines ainsi que dans nos immenses forces hydrauliques, comme dans le travail et l'ambition de notre peuple. A part les Etats-Unis, est-il un pays au monde où la vie soit plus facile, l'avenir plus encourageant et où le genre de vie soit meilleur? Une grande partie de la population, surtout les cultivateurs, qui, il n'y a pas longtemps, ignoraient presque tout du luxe ont maintenant leur éclairage électrique, leur téléphone, leur automobile et leur installation de radiotéléphonie. Nous n'avons pas d'afflictions, nous avons peu de refuges pour les pauvres et il n'existe comparativement que peu de chômage. Pour le moment, les Etats-Unis offrent plus d'attraits aux immigrants du vieux continent, mais si l'on regarde plus loin, le Canada demeure toujours la terre d'abondance. Nulle part ailleurs le colon désirable ne trouvera d'aussi bonnes terres à aussi bon compte, régies par un gouvernement aussi stable et aussi rapprochées des grands marchés d'écoulement pour les produits agricoles.

J'attire particulièrement l'attention de la Chambre sur les chiffres donnés relativement à notre balance commerciale favorable. Nous constatons que nous avons exporté pour 619 millions de produits agricoles et animaux. On sait qu'afin d'avoir un budget bien équilibré, en d'autres termes un pays prospère, c'est à l'agriculture qu'on doit donner d'abord la prospérité. C'est l'industrie fondamentale principale du Canada et il est inutile pour les apôtres de la protection de prétendre que le Canada peut être rendu prospère si l'on n'accorde d'abord au cultivateur les mêmes privilèges et la même existence qu'ont les cultivateurs américains aujourd'hui. Et comment saurions-nous y arriver avec la politique prêchée par les honorables députés de la gauche qui veulent relever le tarif douanier? Est-ce que cela pourra servir le cultivateur qui doit chercher en Europe un marché pour son excédent de production? Ce n'est pas une question économique compliquée et, envisagée au point de vue de l'homme d'affaires ordi-

naire, il n'est pas besoin de longues études pour comprendre que l'industriel de l'Est dépend entièrement de la prospérité du cultivateur de l'Ouest. On entend souvent dire par la gauche que le tarif élevé de protection a donné la prospérité aux Etats-Unis. Mais, monsieur l'Orateur, c'est là une nouvelle manière de voir; après cent cinquante ans de protection les Etats-Unis sont arrivés à ce point qu'on doit commander aux producteurs de blé et de coton de diminuer leur production et le moment est venu où les Etats-Unis, à cause de la situation économique de l'Europe, doivent se suffire à eux-mêmes en consommant leur propre production et en produisant pour leur propre consommation. C'est le point de vue qu'adoptent aujourd'hui les chefs du parti républicain des Etats-Unis. J'ai sous la main un rapport de la commission agricole Coolidge qui sera publié dans quelques jours aux Etats-Unis et dont je vais lire quelques extraits. Je cite pour le moment Mark Sullivan dans son rapport préparé pour le *New York Herald Tribune*:

Quiconque suit de près les événements courants du gouvernement et des affaires en Amérique doit reconnaître le commencement de cette tendance. Pour qu'on puisse se diriger sur cette pente il est essentiel que le gouvernement et le commerce, y compris l'agriculture, s'entendent et s'accordent à son sujet. Cette coopération sympathique est en elle-même une condition déterminée de l'ère dans laquelle nous entrons. Jusqu'ici, son but est en partie instinctif et n'est pas bien déterminé, même en l'esprit de tous ses chefs. Mais il est visible que le Gouvernement et pour ainsi dire toutes ls branches du commerce s'unissent en un mouvement de protection mutuelle pour faire face à la situation du commerce mondial amenée par la réhabilitation économique de l'Europe et son activité grandissante.

La politique vers laquelle l'Amérique se dirige encore à tâtons est de se replier sur elle-même, en se transformant en pays suffisant à ses besoins, en essayant de conserver notre genre élevé d'existence et en évitant la concurrence européenne, soit comme acheteur, soit comme vendeur. Un résultat à peu près certain de cette ligne de conduite sera la demande d'un tarif plus protecteur que jamais dans le passé.

La commission d'agriculture disait encore ceci: "Le cultivateur américain ne peut soutenir la concurrence des produits agricoles importés....ni concurrencer à l'étranger les produits d'un prix déterminé par les salaires et le genre de vie de ces pays. Cela veut dire que le cultivateur américain doit renoncer à vendre ou à acheter en Europe. Cette politique va à l'encontre des prévisions des chefs agraires qui comptaient sur la reprise des affaires en Europe pour l'écoulement des produits agricoles des Etats-Unis.

D'où il suit implicitement et logiquement que le cultivateur américain devrait jouir d'une protection immédiate et entière pour ses produits et tolérer que tous les autres soient parfaitement protégés aussi afin que toute la population américaine vive bien.

La politique proposée par la commission d'agriculture implique naturellement que le mode supérieur de vie qui doit être le partage de tout Américain, cultivateur ou autre, doit être assuré par un droit sur les articles fabriqués, suffisant pour protéger les Etats-Unis contre la concurrence étrangère. Cela aussi contredit l'attitude de quelques chefs du mouvement agraire qui, depuis des années prônent le dégrèvement des droits de douane afin d'abaisser les prix des articles que le cultivateur doit acheter.

Cette politique nouvelle proposée par la commission d'agriculture tend à deux choses. Premièrement, le cultivateur américain devrait cesser de produire plus qu'il ne peut écouler en Amérique. Bien des cultivateurs seront étonnés de s'entendre dire qu'ils ne devraient plus exporter de blé. Les états où se cultive le coton seront surpris d'apprendre qu'ils devraient renoncer aux débouchés extérieurs, mais des autorités compétentes à Washington disent que la clientèle mondiale tend déjà à délaisser le coton des Etats-Unis pour s'adresser là où la main-d'œuvre est moins coûteuse.

Telle est la situation actuelle aux Etats-Unis. Les chefs politiques en sont rendus à admettre que leur pays ne peut plus soutenir la concurrence des contrées où les salaires sont moins élevés et le genre d'existence inférieur. Quelle sera la conséquence pour le Canada? Le cultivateur de l'Ouest peut-il se faire à cette politique, en d'autres termes, se rend-il compte de ce que comporte cette politique prônée actuellement aux Etats-Unis? C'est sur l'agriculture et ses ressources naturelles que le Canada doit compter d'ici un siècle pour prospérer dans le sens que les Canadiens le souhaitent. A leur avènement au pouvoir, il y a quatre ans, les libéraux ont compris la situation, et il vaut la peine d'analyser l'œuvre de ce Gouvernement durant ces quatre années. Lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir, le pays courait à la banqueroute. Les financiers qui se rendent pleinement compte de la situation maintenant reconnaissent que nous arrivions alors au point dangereux, et le parti libéral agit comme l'eussent fait des hommes d'affaires sensés dans les circonstances. Il comprit que pour rendre le pays prospère, il fallait consolider la dette nationale, pratiquer l'économie dans l'administration, équilibrer le budget des chemins de fer, trouver le moyen de compenser véritablement les désavantages de l'Est et de l'Ouest, et il appliqua la seule politique capable de ramener la prospérité.

Un rapport de sir Frederick Williams-Taylor constate que le bois et le papier, bois à pâte compris, figurent au deuxième rang, par ordre d'importance dans l'excédent de nos exportations. Depuis quelques années, l'on demande l'interdiction de l'exportation du bois à pâte. C'est une mesure que ceux qui ne connaissent qu'imparfaitement la situation paraissent trouver absolument nécessaire à la conservation des forêts du nord de l'Ontario. Ceux qui ont eu l'occasion de voir les centres miniers grouillant d'activité, les villages prospères, et les riches moissons remplacer en peu d'années l'épaisse forêt ont sans doute constaté que celle-ci disparaît vite, et j'ai été heureux d'entendre le ministre des Travaux publics (M.

King) déclarer que le Gouvernement, au fait des choses, étudie les moyens de parer au déboisement à venir. Mais avant d'écouter les journaux et les hommes politiques qui demandent que l'exportation soit prohibée, et de prendre une décision radicale, je crois qu'il faut commencer par examiner à fond tous les aspects de la situation.

Quelle est-elle, en Canada? L'industrie forestière chez nous représente une mise de fonds directe de 600 millions de dollars approximativement. La production totale atteint une valeur de 266 millions, et de 323 millions, en comprenant le papier. La valeur de nos exportations s'élève à 210 millions, soit les deux tiers près de notre production globale.

Autrement dit, nos importations de produits similaires s'étant élevées à 19 millions, il reste que notre industrie forestière représente 191 millions de la balance favorable de notre commerce. Si vous retranchez de cet état, les meubles, portes, châssis, le bois à tonnellerie et autres articles façonnés, il faut déduire 3 millions à peu près de la balance favorable du commerce. Toutes les importations du Canada, en 1922, se sont élevées à 850 milliions de dollars, et les produits du bois représentent 210 millions, soit le quart tout près du total.

Les exportations de bois et des produits du bois du Canada aux Etats-Unis s'élevèrent à 175 millions de dollars; c'est-à-dire, les cinq sixièmes des produits de la forêt que nous avons exportés ont pris la route du Sud. Enfin, des exportations totales du Canada aux Etats-Unis, soit d'une somme de 340 millions, les produits de la forêt en ont absorbé la moitié. Dans notre commerce avec ces pays, par conséquent, nos ressources forestières jouent un plus grand rôle que notre industrie agricole.

Etablissons maintenant la balance du commerce pour ce qui est du bois à pâte dans l'Est du Canada. Nous avons au débit un rendement annuel du bois à pâte utilisé au Canada s'élevant à 4,700,000 cordes; le bois à pâte exporté atteint un million de cordes; les pertes causées par le feu, les insectes et les fléaux, s'élèvent à 6,500,000 cordes, soit un total de 11,850,000 cordes. Au crédit, nous avons une production annuelle de bois à pâte ateignant 4,615,000 cordes. Notre capital forestier est donc réduit de 7,850,000 cordes par année.

Ces chiffres indiquent qu'il va absolument falloir adopter un système quelconque de protection pour nos ressources forestières. Ceux qui s'occupent de la disparition de nos forêts sont persuadés que bientôt il faudra organiser, de concert entre les provinces et le Gouvernement fédéral, un système de protection contre les insectes et le feu, ce qui permettrait de grandes économies. D'un autre côté, avant de songer à l'adoption de mesures qui pourraient nous fermer les marchés américains, j'appellerai l'attention de la Chambre sur le fait que le Canada n'a pas et n'a jamais eu le monopole du bois à pâte; le Canada n'a pas et n'aura jamais le monopole du papier-journal. Pour le démontrer, je désire citer le *Manchester Guardian Commercial,* qui n'est pas un journal canadien que pourraient influencer les conditions locales. Il dit:

L'industrie de la pâte de bois de la Suède a fait des progrès remarquables en 1924; les exportations totales des dix premiers mois ont dépassé les exportations de la période correspondante de 1923 d'environ 270,000 tonnes. Mais ce qui probablement semblera le point le plus remarquable ce sont les importations plus fortes de pâte de bois des pays scandinaves aux Etats-Unis. Au point de vue de la valeur des exportations, les Etats-Unis sont le meilleur client de la Suède, bien que la Grande-Bretagne occupe le premier rang au point de la quantité; mais ceci s'explique par le fait qu'une grande partie des achats de la Grande-Bretagne comprend des matériaux de qualité inférieure, d'un volume plus considérable, comprenant la pâte mécanique humide. Les producteurs de la Suède, ayant vendu le tiers de leur rendement de 1925 au commencement de l'année, ont de bonnes raisons de se montrer optimistes. Les rapports qui veulent que les fabriques de papier des Etats-Unis aient déjà placé des commandes considérables pour les livraisons du printemps de pâte au sulfite et de kraft sont significatifs, non seulement parce qu'ils laissent entendre que les fabricants américains n'anticipent aucune baisse dans le prix de la pâte de bois dans un avenir rapproché, mais aussi parce qu'ils indiquent la pénurie de plus en plus grande de l'approvisionnement local en Amérique des matériaux bruts de l'industrie du papier.

M. DICKIE: Si les fabricants de papier des Etats-Unis sont aussi désintéressés, pourquoi dépensent-ils tant d'argent pour envoyer des délégations à Washington et des avocats dans ce pays, et s'efforcent-ils par l'entremise d'avocats de bloquer toutes mesures qui tendent à la restriction de l'exportation de nos matériaux bruts?

M. LAPIERRE: Il est bien facile de répondre à cela. C'est pour la simple raison que les Etats-Unis se sont faits aux conditions actuelles. Ils ont trouvé un marché pour l'achat de leur bois à pâte où ils payent un peu meilleur marché que nulle part ailleurs. Mais la moindre augmentation dans le prix du bois à pâte au Canada aujourd'hui dirigerait ces acheteurs vers d'autres marchés. Il n'existe qu'une marge insignifiante en faveur du bois à pâte tiré d'Ontario ou de Québec; à titre de renseignement je dirai à mon honorable ami que les fabricants de papier sont en ce moment à faire faire l'inspection des réserves de bois à pâte de Terre-Neuve et de l'Alaska en vue de leur exploitation future. J'ai cité il y a un instant un article du *Manchester Guardian Commercial.* J'ai également ici un article du *Financial Post* du 20 mars. On a

argumenté un peu sur la quantité de pâte au sulfite et au sulfate et de papier-journal importée des pays scandinaves, et en réponse à une demande de renseignement à ce sujet de la part d'intéressés, le *Financial Post* du 20 mars publiait les détails qui suivent:

Exportations de la pâte et du papier de la Suède dans toutes les parties du monde

Mécanique, au sulfite	240
Pâte au sulfite	84,200
Pâte au sulfate	266,000
Papier journal	184,000
Importations américaines	
Pâte au sulfite	426,477
Pâte au sulfate	161,167
Papier journal	61,722
Importations totales	
Pâte au sulfite	934,536
Pâte au sulfate	342,238
Papier journal	1,357,449

On verra que la Suède a fourni plus de la moitié des importations totales de pâte au sulfite des Etats-Unis l'an dernier. La part du Canada s'est élevée à 367,753 tonnes, soit environ 41,000 tonnes de plus que la Suède. Pour ce qui est de la pâte au sulfate, la Suède nous a suivi de près avec environ 50 p. 100 des importations totales. Sous ce rapport, le Canada a fourni 140,000 tonnes, soit quelque 21,000 tonnes de plus que la Suède. En 1924, la Suède a exporté 61,722 tonnes de papier à journaux aux Etats-Unis. Sous ce rapport, la position du Canada est évidemment assurée et les fabriques canadiennes ont fourni l'an dernier 1,107,008 tonnes. La Suède occupe cependant la première place parmi les pays européens pour le papier-journal; durant l'année, il en a été importé d'Europe 156,600 tonnes, dont environ 40 p. 100 venaient des fabriques de Suède.

Je cite ces chiffres parce qu'il y a en Canada une tendance à croire que nous détenons la suprématie pour la pâte à papier et que nous sommes à nous rendre maîtres de la situation pour le papier-journal. On a prétendu qu'en mettant un embargo ou une taxe d'exportation sur le bois à pâte, nous forcerions le fabricant américain de papier à transporter son usine en Canada. Quiconque connaît un peu la situation sait que le traitement des diverses substances entrant dans la fabrication du papier s'améliore tous les jours; on sait qu'il reste encore aujourd'hui, aux Etats-Unis, une très grande quantité de bois dur, comme le hêtre, le bouleau et l'érable, qui peuvent être transformés en bonne pâte de papier-journal par le traitement à la soude, et cela sans qu'il en coûte beaucoup plus cher que pour la pâte d'épinette. On est aussi à expérimenter aujourd'hui l'adaptation possible de certaines graminées de l'Amérique méridionale à cet usage. On fait également des expériences sur d'autres objets, ce qui nous porte à croire que, dans peu d'années, on aura trouvé un succédané pour l'épinette dans la fabrication du papier.

Maintenant, monsieur l'Orateur, ma principale objection à l'embargo sur l'exportation du bois à pâte est fondée sur le fait que cela nuirait au colon du nord de l'Ontario. J'ai eu l'avantage de vivre au milieu de ces gens durant une trentaine d'années. Les premiers colons arrivés dans ce pays, je les ai vus couper et brûler du bois à pâte, chose qui leur rapporte aujourd'hui assez d'argent pour leur permettre de défricher leurs terres avec profit.

Pour montrer à la Chambre la valeur de l'industrie du bois à pâte pour les colons d'Ontario et de Québec, je citerai des chiffres tirés du rapport de la commission royale du bois à pâte. En 1920, la valeur totale de la production forestière ordinaire sur les fermes du Canada a été de $67,700,000. Si l'on ajoute à cela la valeur du sirop d'érable et du sucre d'érable, évidemment des produits de la forêt, le total a dépassé 72 millions. C'est un chiffre intéressant. Ces 72 millions de produits forestiers représentaient plus de 11 p. 100 de la valeur totale de la récolte de grain provenant des fermes du Canada en 1920; plus de 32 p. 100 de la valeur totale de la récolte de fourrage; au delà de 11 p. 100 de plus que la valeur des récoltes autres que les précédentes, autrement dit, plus que la valeur de toutes les récoltes réunies des plantes-racines, du tabac, du houblon, du lin et ainsi de suite; au delà de deux fois et trois quarts la valeur de toutes les récoltes de fruits provenant des fermes; on a calculé enfin qu'elle dépassait la valeur totale de la production des œufs. Tous ceux d'entre nous qui connaissent la situation du nord de l'Ontario comprennent ce que vaut le bois à pâte pour le cultivateur; et l'une des raisons qui ont porté les fermiers de la partie ancienne de mon comté à quitter leurs fermes depuis que l'industrie forestière a gagné le nord, c'est le fait qu'ils peuvent trouver profit à défricher leurs terres grâce au bois à pâte qu'ils enlèvent et qu'ils vendent.

M. DICKIE: Vous dites qu'après avoir défriché leurs terres, ils déménagent?

M. LAPIERRE: Dans certaines parties du Nipissing, le long des cours d'eau où la terre est pauvre, les colons ont quitté leurs terres lorsque les camps de bûcherons sont partis, car ils n'avaient plus de marché pour leur bois. Lorsque les camps de bûcherons ont été transportés vers l'ouest, ils étaient trop éloignés pour ces colons qui n'avaient pas les facilités de transport voulues pour les atteindre. C'est pourquoi ces gens sont allés

s'établir plus loin sur d'autres fermes; on en trouve aujourd'hui tout le long du chemin de fer Transcontinental à partir de Québec jusqu'à la frontière du Manitoba.

M. DICKIE: Dois-je comprendre qu'ils ont déménagé de leurs fermes dès que le bois à pâte eut été épuisé et qu'ils sont allés s'établir plus loin?

M. LAPIERRE: Non, ces fermes se trouvent dans la partie non productive de Nipissing. Ils ont déménagé et ils se trouvent aujourd'hui dans la fameuse zone argileuse du nord de l'Ontario, le sol le plus fertile de la province d'Ontario.

M. DICKIE: La commission du bois à pâte, dans son rapport, a parlé du faux colon qui enlève tout le bois à pâte de sa terre, après quoi il l'abandonne aussitôt et va s'établir dans une autre région.

M. LAPIERRE: En réponse à mon honorable ami, je dois dire que toute cette région a été abandonnée des fermiers. Le Gouvernement ne saurait aujourd'hui trouver de terre plus propice pour le reboisement. Dans le nord d'Ontario, il y a certaines terres qui, une fois le bois enlevé, ne sont pas propres à l'agriculture. Autrefois, on mettait moins de soin au choix des terres pour la culture, vu les hauts prix obtenus pour les produits agricoles. L'industrie forestière se faisait sur une grande échelle dans l'Ontario. Autrefois, l'on faisait flotter le bois sur l'Ottawa et on l'expédiait ainsi jusqu'à Québec, la plus grande partie venant de cette partie du pays. Les fermiers trouvèrent dans cette région des débouchés considérables; mais quand le bois fut coupé et que l'on abandonna les chantiers de bûcherons de cette partie de l'Ontario, il fut impossible au fermier d'écouler ses produits. Afin de bien faire comprendre ce point à mon honorable ami, je puis dire que les fermiers de cette partie du pays ne cultivaient que du foin, de l'avoine et des pommes de terre. Leur terre était à peine assez fertile pour en faire des fermes.

Monsieur l'Orateur, dans ce rapport de sir Frederick Williams-Taylor, je vois que le troisième article mentionne une somme de 158 millions de dollars pour les produits minéraux. J'ai pris la coutume de citer chaque année des chiffres pour faire connaître l'énorme production de minéraux du nord de l'Ontario. Sans trop retarder les travaux de la Chambre, je citerai certaines statistiques pour démontrer quel effet la richesse minérale du Nord de l'Ontario aura sur la future prospérité du Canada. Pendant les quelques dernières années, un progrès inouï s'est fait sentir dans le Nord du Québec et de l'Ontario. On a découvert sur le grand plateau précambrien, le gisement le plus important, le plus considérable et le plus extraordinaire de roc minéralisé. Cette région, qui s'étend de la province de Québec, tout près des rives de la baie d'Hudson, jusqu'au Yukon, avec un prolongement méridional dans le Minnesota, produira presque tous les métaux précieux connus des savants, et les minéralogistes de notre département des Mines ont dit que l'on a à peine touché à la surface du sol. Voici des chiffres relatifs à la production dans le Nord de l'Ontario, en 1924:

Or	$25,000,000
Argent	11,500,000
Cuivre	13,000,000
Nickel	20,000,000

Il est intéressant de noter l'influence de cette industrie sur les autres parties du Canada et j'ai ici un tableau intéressant sur ce qu'achètent les exploitants de mines dans les diverses provinces.

Nouvelle-Ecosse	$ 821,288
Nouveau-Brunswick	94,968
Québec	310,790
Ontario	3,382,064
Manitoba	29,214
Saskatchewan	31,536
Alberta	789,748
Colombie-Anglaise	1,892,322
Total	$7,382,526

On versa, en salaires, 33 millions de dollars; pour les fournitures, 25 millions et, en dividendes, 10 millions. Le tableau suivant fera voir qui bénéficie de l'exploitation des ressources minérales. Si l'on prend la production minérale du Nord de l'Ontario, soit $68,284,658, et si l'on met de côté 10 millions pour les dividendes et 33 millions pour les salaires, le reste est dépensé comme suit:

Viande	$3,692,700
Produits laitiers	4,220,000
Farine, pain et autres céréales alimentaires	2,299,000
Fruits	471,000
Sucre	990,000
Thé	380,000
Café	130,000
Légumes	1,121,000
Combustible	3,105,000
Loyer	4,309,000
Chaussures	943,000
Vêtements	3,378,000

Les exploitants dépensèrent les 25 millions de dollars qui restent en fournitures et matériel d'exploitation, tel qu'il est indiqué dans ce tableau:

Atelier des machines	$3,250,000
Produits chimiques et instruments	2,340,000
Charbon	1,070,000
Matériel d'exploitation	1,612,000
Explosifs	3,000,000
Transport	2,050,000
Quincaillerie	1,145,000
Bois	1,080,000
Force motrice	4,750,000

Les mines de l'Ontario versèrent, sous forme de dividendes, en 1924, la somme de $7,797,043. L'ensemble distribué, pour les mines d'or et d'argent, depuis le début de l'exploitation de la région minière du Nord de l'Ontario, a été de $139,780,125. La mine Hollinger, la principale mine d'or, a déjà versé, en dividendes, $22,904,000; la mine d'argent Nipissing, $26,383,297 et les mines de nickel, 85 millions de dollars.

Etant donné la portée considérable que cela doit avoir sur le commerce canadien, j'attire l'attention de la Chambre sur l'absolue nécessité d'exploiter les gisements de fer immensément riches que nous possédons dans le Nord de l'Ontario. Je n'ai pas ici les statistiques relatives à ces gisements, mais j'aborderai de nouveau ce sujet, s'il m'est permis de discuter une résolution que j'ai inscrite au Feuilleton. Je veux pénétrer le Gouvernement de la nécessité d'accorder à l'exploitation de nos gisements du minerai de fer l'attention qu'elle mérite. Il y a peu de personnes au Canada qui se rendent compte dans quelle mesure la prospérité future du pays dépend de l'exploitation de ces gisements de minerai de fer. Les hommes d'affaires savent que le magnétite et les meilleures catégories de minerai du Minnesota seront épuisés avant une période que l'on peut calculer, et que ceux qui s'intéressent aux gisements de fer examinent maintenant l'état de ceux du Canada. J'espère que le jour viendra où le Gouvernement, agissant de concert avec les gouvernements provinciaux, accordera à l'industrie du fer toute la considération qu'elle mérite.

M. McDONALD (Témiscamingue): Monsieur l'Orateur, je m'aperçois par la série des discours de ceux qui ont pris la parole avant moi sur le budget, qu'il est d'usage de féliciter le ministre intérimaire des Finances du budget qu'il a pu nous soumettre. Je ne puis, à l'exemple de certains de mes collègues aller jusqu'à le féliciter de ce budget; je dois toutefois dire qu'il a droit à nos félicitations pour avoir réussi, en moins de deux ans à préparer un budget qui ressemble sensiblement à plusieurs autres exposés soumis au cours des sessions dont l'histoire a fait mention depuis 1878. De ma vie, je ne pourrai rien trouver, dans ce budget du ministre intérimaire des Finances, qui soit avantageux pour la classe à laquelle j'appartiens, c'est-à-dire à ces gens obligés de travailler, sous le rude climat du nord, à la culture du sol dont ils tirent péniblement leur entretien et celui de leurs familles. Je n'arrive pas à voir où l'on a allégé le fardeau qu'ils ont à porter en diminuant les droits sur les bas et sur les autres choses indispensables aux gens adonnés à un dur labeur, car après tout, ce sont eux qui constituent la base même de l'édifice social de la nation.

Mon état de santé ne me permettra pas de prendre longuement part à cette discussion. Je me risque à faire certaines observations pour rectifier des déclarations hasardées dans cette Chambre il n'y a pas longtemps. Je fais appel à votre indulgence, monsieur l'Orateur, et je vous prie de m'accorder le privilège, dont a pu profiter un honorable député mercredi après-midi, pour mettre au point certaines de ses déclarations, qu'il n'aurait pas faites, à mon sens, s'il eut été bien renseigné. Je veux parler de l'honorable député de Lunenburg. Mercredi dernier il a déclaré dans cette enceinte que $240,000 de l'argent péniblement gagné avaient été escamotés des pauvres mineurs de la Nouvelle-Ecosse et qu'ils étaient dans une grande gêne. Mon honorable collègue n'était pas tout à fait bien renseigné. L'année dernière on a perçu des mineurs de la Nouvelle-Ecosse $247,000, mais mon collègue ignorait peut-être trop les faits, car il n'aurait pas affirmé que 85 p. 100 de cette somme étaient allés dans les coffres des United Mine Workers of America, aux Etats-Unis. En dehors de la proportion de cette somme distribuée à l'association des United Mine Workers, à raison de 50 cents par tête, $100,000 ont servi à payer les marchands de Glace Bay et de Sydney (N.-E.) pour les dettes contractées chez eux en janvier et février 1924. Le reste est allé dans la caisse des unions régionales et locales de la Nouvelle-Ecosse. La contribution est d'un dollar par mois pour les mineurs de la Nouvelle-Ecosse. Voilà les faits. Il y a trente-cinq ans que je paie ma contribution d'un dollar aux unions internationales, mais dans nos associations la capitation destinée aux internationales n'est pas aussi élevée. Sur un dollar la moitié va aux United Mine Workers: vingt-cinq cents vont à l'association du district et quinze à l'union locale. Les trente-cinq et les quinze cents sont versés à la caisse des funérailles, des soins en cas de maladie ou autres accidents qui peuvent se produire. Je désire consigner au hansard cette déclaration pour permettre à mes collègues de la vérifier et de se renseigner sur cette question:

Je vous offre mes remerciements pour la courtoisie que vous avez eu de m'écrire et de me faire parvenir les coupures du *Montreal Star*. Les nouvelles qu'on donne de Glace Bay ont été dénaturées. A la vérité, 85 p. 100 de l'argent perçu en Nouvelle-Ecosse par les United Mine Workers of America ne sortent pas de cette province et sont dépensés au service et au profit des citoyens canadiens. De la somme perçue, $100,000 ont servi à payer les dettes contractées par les mineurs de la Nouvelle-Ecosse chez les marchands de Glace

Bay et de Sydney, au cours de la grève de janvier et février 1924. Naturellement le *Montreal Star* est en faveur de la British Empire Steel Corporation.

Votre très dévoué,

JOHN L. LEWIS,
Président,
United Mine Workers of America.

Voilà un homme qui parle en connaissance de cause et qui ne fait pas d'imprudentes assertions. Telle est la vérité quant à la perception des contributions et je crois pouvoir m'en rapporter au ministre du Travail pour faire corroborer cette affirmation.

M. PUTNAM: Mon honorable collègue sait-il si avant les déboursés, l'argent est allé à la caisse internationale?

M. McDONALD (Témiscamingue): J'ai déjà dit quel partage on faisait des contributions des mineurs de la Nouvelle-Ecosse. Cinquante cents par tête vont au bureau-chef.

M. PUTNAM: Est-ce l'union internationale qui prélève en premier lieu?

M. McDONALD (Témiscamingue): Non, c'est l'union locale, et alors a lieu le prélèvement par tête pour l'union mère, l'internationale.

Je constate à la page 1824 des Débats que l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a fait l'assertion suivante:

Je conviens que la misère y est plus grande aujourd'hui parce que ces pauvres mineurs ont versé, en 1924, $240,000 aux coffres des "United Mine Workers", une société qui jusqu'à présent n'a pas contribué un seul dollar au secours de ceux qui souffrent au Cap-Breton.

Je tiens à affirmer que l'union internationale a fourni au moins $50 pour chaque dollar canadien envoyé de l'autre côté de la frontière, et le ministre du Travail corroborera mon dire, je pense. Je désire faire consigner cette déclaration aux Débats pour rectifier l'erreur commise par l'honorable député de Lunenburg, lequel n'est pas à son siège, je le regrette, et ne se serait pas exprimé ainsi, je pense, s'il avait pris le temps de se renseigner. C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur l'Orateur.

M. MACKINNON: Monsieur l'Orateur, la motion dont la Chambre est saisie l'invite à se former en comité des voies et moyens. Cela signifie à mes yeux les manières de dépenser l'argent et les moyens de l'obtenir. Dans le cours de ce débat, les orateurs ont exposé des théories de tout genre, et j'espère que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) pourra en faire son profit. En relevant le droit sur le charbon menu de 14 cents à 50 cents il augmentera le revenu sans établir un tarif strictement protecteur, car le charbon se vend $11 ou $12 la tonne, et 50 cents ne constitue qu'un faible pourcentage de cette somme.

[M. McDonald.]

Pendant que nous avisons aux moyens d'augmenter les revenus, j'y vais de ma proposition. Chaque année nous importons environ pour 10 millions de bananes et d'oranges. A la dernière session, au comité relatif aux chemins de fer nationaux, on nous apprit l'impossibilité de compter sur le commerce des Antilles aux Provinces maritimes, parce que la United Fruit Company transporte la récolte des Antilles à New-York. J'ai réfléchi là-dessus, et je demande qu'on impose un droit de 20 p. 100 sur ces fruits et 10 p. 100 de préférence pour ceux qui nous parviendront par les ports canadiens, soit du Pacifique soit de l'Atlantique. Cette mesure remédierait à nos difficultés dans les Provinces maritimes, je crois. A la prochaine session, quand le ministre intérimaire des Finances annoncera une addition de 2 millions à son excédent, de ce chef, il proposera sans doute un vote de remerciements à mon adresse, pour cet avis. Voilà tout ce que je préconiserais en matière de hausse tarifaire parce que je partage les sentiments de l'honorable préopinant (M. McDonald)—je pense qu'il faut graduellement réduire tous les droits. Mais je ferai appel au bon sens canadien de l'honorable député et je lui demanderai s'il ne doit pas envisager la question franchement pour ce qui est de conclure à la diminution de tous les droits à l'heure actuelle. Durant les six années écoulées de 1914 à 1920 le gouvernement qui a précédé celui-ci a dépensé 3,292 millions, une somme énorme. Mon ami ne devrait pas prendre ce Gouvernement à partie parce qu'il ne remanie pas davantage le tarif, quand il lui faut s'acquitter des obligations colossales contractées durant cette période. Cette dépense totale durant cette période. Cette dépense totale dépasse par 600 millions et plus tous les déboursés faits par tous les gouvernements libéraux ou conservateurs, de la Confédération à 1914. Je n'attaque pas ou ne blâme pas nos prédécesseurs.

L'hon. M. TOLMIE: L'honorable député me permettra de lui demander quelle proportion de ces dépenses provenait de la guerre.

M. MACKINNON: J'y arrive. Je dis que je ne blâme pas le ministère précédent pour l'ensemble de ces dépenses. Sur cette somme 670 millions représentent des dépenses de guerre. Mais je lui reproche de n'avoir pas soldé une plus grande partie des frais au moyen des revenus. En Grande-Bretagne, durant ces six années, le gouvernement a dépensé autant d'argent qu'il s'y en était dépensé antérieurement durant plus de deux cents ans, mais il a prélevé 38 p. 100 de la somme pendant que les contribuables retiraient des profits des fournitures de guerre. Si notre

gouvernement d'alors avait eu la même clairvoyance et avait prélevé le même pourcentage d'impôts des gens qui réalisaient d'énormes profits sur les fournitures de guerre, nous ne serions pas obligés aujourd'hui de maintenir les droits sur telle et telle denrée pour faire face à nos obligations. An contraire, nous serions en mesure d'opérer un dégrèvement général. Demander au ministre intérimaire des Finances d'opérer des dégrèvements supplémentaires à l'heure actuelle, c'est lui imposer un fardeau impossible. Considérez ses prédécesseurs au ministère des Finances, considérez l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) qui propose un amendement proclamant sa propre absurdité, en ceci que dans la première partie l'auteur de la contre-proposition demande au Gouvernement de diminuer la taxe des ventes, et dans la seconde déclare qu'on ne peut réduire la taxe, parce que nous avons fait trop de dépenses. L'amendement se contredit lui-même. L'ex-ministre des Finances prétend que le Gouvernement a augmenté la dette cette année, mais j'affirme qu'il se trompe: et que le montant dû a diminué de plus de 5 millions.

C'est avec regret que j'ai entendu le député de Vancouver-Centre (M. Stevens), qui représente une ville à laquelle la politique du Gouvernement actuel a été propice plus qu'à toute autre, accuser le ministre des Finances d'avoir fait une déclaration à la Chambre que, dans la vie privée, on eut considérée opposée à la vérité. Ses amis ici le tiennent pour un homme d'honneur et savent qu'il a annoncé un résultat financier dont l'exactitude peut être facilement vérifiée par n'importe qui dans cette Assemblée et qui s'exprime par un excédent de recettes de $1,823,000. De plus il y a quatre millions de piastres dus par la Roumanie et la Grèce pour intérêts. S'il ne les avait pas comptés dans l'actif il aurait manqué à son devoir. En 1921, le gouvernement d'alors s'est fait donner un certificat par un expert comptable qu'on a fait venir des Etats-Unis, lequel a admis dans l'actif les prêts consentis à la Roumanie et à la Grèce. Les comptes publics de cette année font également mention d'un certificat, invoqué avec raison par le ministre, et qui est conforme à sa manière de voir.

Pourquoi a-t-on fait état de cette somme de 4 millions? On l'a considérée comme un accroissement du capital, parce qu'on avait reçu un versement sur le capital, et il restait dû quelque chose sur l'intérêt. On fit un rajustement, et il en résulta une somme due, montant à 4 millions, qui fut ajoutée au capital, comme cela se fait, par exemple, dans le cas d'une créance hypothécaire. Ces quatre millions portent intérêt comme les 30 millions qui ont été prêtés. L'affaire est des plus simples; il n'y a aucune apparence de malhonnêteté dans l'inscription de cette somme à l'actif.

M. FORKE: L'orateur prétend-il qu'on a contesté que cette somme devait être considérée comme actif? Tout le monde la regarde comme un élément de l'actif, mais on l'a incrite comme somme encaissée; c'est là qu'est l'erreur.

M. MACKINNON: Du tout; je vais l'expliquer.

M. FORKE: L'excédent de recettes est de $1,800,000. Vous ajoutez les 4 millions et vous dites que l'excédent est de 5 millions. C'est l'affirmation qu'a faite le ministre.

M. MACKINNON: Ce n'est pas ainsi que le ministre a présenté l'affaire. Il a dit que la dette se trouverait réduite de cinq millions, et c'est exact. Si notre collègue veut ouvrir les comptes publics de 1921 il constatera que la somme est traitée comme une encaisse. On a fait la même chose en 1924. Les comptes publics de 1923 portent cette inscription: "Par caisse, $45,000,000". Cette inscription comprend les prêts au trésor anglais et aux pays étrangers tels que la Roumanie et la Grèce. Tout cela figure dans le bilan non comme espèces reçues mais pour établir la situation; et un certificat décerné par un expert que l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) a fait venir des Etats-Unis figure au bilan lui-même. Cela indique la situation des finances de l'Etat; il établit le chiffre de la dette en 1921 et celui de la dette en 1925; cette situation n'eut pas été présentée telle qu'elle est véritablement, si l'on n'y avait pas fait entrer les quatre millions en réduction de la dette publique. Quiconque connaît la comptabilité sera de notre avis. En ce qui concerne l'expression "excédent en espèces" je ne crois pas que le ministre l'ait employée.

M. FORKE: Il a certainement employé le mot excédent. Personne ne conteste que les quatre millions méritent de figurer à l'actif. Si notre collègue veut bien relire le discours du ministre, il verra que celui-ci a prétendu avoir un excédent de 5 millions.

M. MACKINNON: C'est une somme qui vient en diminution de la dette publique.

M. FORKE: Elle doit figurer à l'actif, tout le monde en convient.

M. MACKINNON: Ce contre quoi je proteste, c'est qu'on a insinué que le ministre

avait manqué aux règles, alors qu'il est déjà chargé des plus lourdes responsabilités. Il a une tâche des plus importantes et il a droit de compter sur notre sympathie et sur notre aide. Notre pays est trop grand pour être administré dans un esprit de parti; les charges de l'Etat sont immenses; celui-ci a besoin de tout le courage dont peuvent disposer les hommes qui dirigent les affaires.

J'ai dit qu'il fallait augmenter les recettes du Trésor qui sont actuellement de 344 millions. On accuse le Gouvernement de se montrer prodigue, de trop dépenser. Les dépenses publiques ont absorbé 342 millions, dont 184 millions vont au service des intérêts de la dette, aux pensions militaires et civiles. Le ministre ne peut rien diminuer sur ce dernier chiffre; il n'est pas en son pouvoir d'en retrancher un sou. Il faut trouver de l'argent pour les intérêts de la dette et pour les pensions qui vont augmenter au fur et à mesure des mises à la retraites. Une fois que l'on a soustrait ces 184 millions du total des dépenses publiques, que reste-t-il au ministre intérimaire des Finances pour faire de folles dépenses? Environ 170 millions ou un peu moins. Or, si nous remontons aux exercices de 1914, 1912 et 1911, nous constatons que le gouvernement de l'époque dépensait d'aussi fortes sommes et personne ne s'en plaignait. Si j'ai bonne mémoire, le chiffre des dépenses publiques en 1914, s'est élevé à 127 millions. Et cependant, la nécessité s'impose bien plus qu'en 1914 de débourser de fortes sommes. A quoi sert-il de créer un peu partout le sentiment que le Gouvernement a fait de folles dépenses lorsqu'il est établi hors de tout doute que les affaires du pays ont été administrées avec le plus grand soin; au contraire, nous devrions tous être heureux du fait que le budget du ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) se solde par un surplus. Il avait été prévu, étant donné la diminution des revenus des douanes et la situation des affaires dans le pays en général, que le Gouvernement aurait un triste bilan à déposer. Et certains adversaires du présent régime, semble-t-il, auraient été bien plus satisfaits si le Gouvernement avait été dans la triste obligation d'avouer un déficit de 25 millions ou quelque chose comme cela. Or, ce n'est pas là, à mon sens, l'attitude que mes honorables amis devraient adopter. Nous devrions tous être fiers de constater que le ministre intérimaire des Finances est en mesure d'annoncer un surplus. Mon honorable ami a dû déployer la plus grande énergie pour obtenir ce résultat, car il a reçu des instances de toutes parts réclamant une augmentation du chiffre des dépenses publiques. De toutes les parties du pays, les réclamations ont plu pour

demander la dépense de certaines sommes ici et là de sorte que l'état actuel des finances du pays parle hautement en faveur du contrôle sévère qu'a exercé le ministre. Je me demande quelle attitude adopterait l'honorable député de Témiscamingue (M. McDonald), s'il était à la place du ministre des Finances?

On a fait allusion à la situation des mineurs de la Nouvelle-Ecosse. J'avais en l'idée de réclamer du ministre des Finances la somme nécessaire à une enquête sur la situation minière dans notre île; cependant, après l'agitation dont nous avons eu le spectacle dans l'île voisine, je me suis disposé à renoncer à mon idée d'ici à quelques années. Nous ne voulons pas que des perturbations de cette nature se produisent dans l'île du Prince-Edouard où nos gens se tirent très bien d'affaires. Certaines assertions ont été faites au cours du présent débat que je tiens à relever en passant; je désire surtout répondre à l'argument qu'un plus grand nombre d'ouvriers trouveraient du travail au pays si le tarif était plus élevé. Et mes honorables amis ont cité la France à titre d'exemple. Cependant, la France se trouve actuellement en face d'un déficit de 3 à 4 millions de dollars. Voilà peut-être une situation, qui serait du goût des honorables députés qui réclament avec tant d'insistance le relèvement du tarif douanier. Si le raisonnement était valable, il ne se trouverait guère de représentants du peuple pour s'opposer à un relèvement de certains articles du tarif. Mes honorables amis oublient toutefois lorsqu'ils citent à titre d'exemple les Etats-Unis et d'autres pays protectionnistes que le peuple canadien doit se guider sur sa propre expérience; le meilleur jugement que nous puissions porter en toute cette affaire devrait être basé sur les faits qui se sont déroulés au Canada.

Remontons donc à l'époque où la politique nationale fut inaugurée au pays et voyons un peu les progrès que nous avons accomplis au cours de cette période. En 1878, nos entreprises manufacturières représentaient un capital de 350 millions, lequel n'avait été augmenté que de 165 millions au bout de dix années sous le régime de la protection. Voilà le bilan de la première période décennale sous le régime protecteur. En 1896, une autre école accéda au pouvoir; les nouveaux venus étaient favorables à l'idée de réduire le tarif douanier; ils voulaient en faire un instrument de revenu plutôt que de protection. L'attitude de ces hommes publics fut désapprouvée. On prétendit qu'ils allaient causer un tort énorme aux industries canadiennes; cependant, ils ne dévièrent pas de la route qu'ils s'étaient tracée et quels furent les résultats?

Nous devons appuyer notre jugement sur l'expérience acquise, car c'est encore là le meilleur professeur que nous puissions avoir. Or, de 1901 à 1911, les capitaux placés dans les entreprises manufacturières accusèrent une augmentation de 650 millions.

M. FORKE: Mon honorable ami ne croit-il pas que l'ouverture à la colonisation des territoires du Nord-Ouest, la construction des chemins de fer ainsi que l'arrivée en grand nombre des colons dans l'Ouest ont plus contribué que le tarif douanier à cet accroissement des entreprises manufacturières?

M. MACKINNON: Mais le gouvernement de l'époque fut blâmé pour avoir construit des chemins de fer afin d'ouvrir ces régions à la colonisation.

M. FORKE: Ce n'est pas là la question.

M. MACKINNON: Ce fut plus tard, et non pas en 1901, que les colons commencèrent à affluer dans l'Ouest. Ils arrivèrent par centaines de mille en 1907, 1911 et 1912.

M. FORKE: Les dix années les plus prospères sont celles de 1901 à 1911.

M. MACKINNON: Je suis prêt à admettre cela pour faire plaisir à mon honorable ami; cependant, cet énorme développement s'est produit sous un régime de dégrèvement du tarif. Le commerce du Canada a augmenté d'au delà d'un demi billion de dollars de 1896 à 1911. Tout allait à souhait et nos progrès furent rapides. Le tarif pour le revenu, cela va de soi, n'est pas exclusivement responsable de l'ère de prospérité que nous avons traversée. La population canadienne a fait sa part, mais c'est sous ce régime que ce développement s'est produit. Or, après avoir appris cette leçon, il est de notre devoir, suivant moi, d'adopter un tarif exclusivement pour le revenu avec l'idée de le réduire ici et là aussitôt que nous pourrons administrer les affaires publiques avec des revenus moindres. Cependant, il est impossible de subvenir aux besoins du pays avec des revenus inférieurs à ceux que le ministre des Finances désire se procurer cette année.

On nous conseille souvent de suivre l'exemple des Etats-Unis, un pays protectionniste à tarif très élevé. Voilà qui m'étonne car aujourd'hui la république américaine est plus libre-échangiste que protectionniste: en effet 58 p. 100 de ses importations sont admises en franchise. Si nous voulions suivre l'exemple des Etats-Unis, nous admettrions sans droit de douane les instruments aratoires, le cuir à chaussure et la chaussure aussi. Si d'aucuns qui se font fort de nous offrir le régime américain comme modèle savaient à quoi s'en tenir sur la situation réelle, ils cesseraient toute allusion aux Etats-Unis. Voilà la situation aux Etats-Unis: les produits admis en franchise dépassent ceux qui sont importés sous le régime du tarif protecteur. Il va sans dire que les Etats-Unis frappent certains objets d'un droit très élevé; mais, somme toute, la protection y est bien moins forte qu'ici. Une analyse comparative des deux régimes révèle qu'aux Etats-Unis les droits de douane atteignent à peu près la proportion de $5 par tête de population, alors qu'en Canada cette proportion est de $10 ou $11. Voilà encore qui milite en faveur d'un abaissement du tarif. Je maintiens que dans le degré qu'indique cette différence entre les deux proportions par tête de population, le Canada est plus protectionniste que la république voisine. Peu de gens sont disposés à le reconnaître, mais cette conclusion s'impose à quiconque consulte la statistique. D'après moi il n'est plus temps de parler protection. Nous ne voulons porter atteinte à aucune industrie. L'essor des industries a été plus vigoureux sous le régime d'un tarif de revenu que sous un tarif protecteur et en cela l'histoire se répétera: ce régime apportera une prospérité bien plus grande à nos manufacturiers.

(Sur la motion de M. Mackinnon la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

QUESTION DE PRIVILEGE ET DE REGLEMENT

M. l'ORATEUR: La Chambre me permettra de décider une question de règlement dont je fus saisi cet après-midi. Le 2 avril l'honorable secrétaire d'Etat (M. Copp) répondit à une question inscrite au Feuilleton au nom de l'honorable représentant de Kent (N.-B.) (M. Doucet). Cette question était conçue en ces termes:

1. Combien le Gouvernement a-t-il payé au sujet de l'enquête et du rapport de sir Henry Drayton sur la conférence maritime de l'Atlantique-Nord et des tarifs maritimes?

L'honorable député adressa en même temps une autre demande au ministère; mais c'est la réponse à cette première question qu'on censure. Voici cette réponse faite par l'honorable secrétaire d'Etat:

1. L'honorable sir Henry Drayton émargeait à la commission des chemins de fer du 31 juillet au 21 septembre 1918, alors qu'il faisait l'enquête sur les frets maritimes, et il a reçu pendant l'enquête son traitement régulier comme président de la commission, soit $12,500 par an et $1,074 pour frais.

On prétend que pareille réponse ne convient pas à la demande claire et explicite formulée par l'honorable député de Kent (M. Doucet). Voici ce que dit l'article 37 du règlement de la Chambre:

(1) Il peut être posé des questions aux ministres de la Couronne touchant toute affaire publique, et à

d'autres membres au sujet de bills, motions ou autres matières publiques se rattachant aux affaires de la Chambre dans lesquelles ces membres peuvent être intéressés; mais ni les questions ainsi posées ni les réponses qui y sont faites ne sauraient présenter d'argument ni exprimer d'opinion, ni énoncer de faits autres que ceux qui sont nécessaires pour faire comprendre la question. Et la réponse doit se faire sans discussion du sujet.

Le ministère, lorsqu'une question lui est adressée, peut toujours proposer qu'elle soit convertie en motion pour la production de documents; et s'il juge que l'intérêt public déconseille une réponse il peut la refuser. En l'espèce la question est très simple et très claire. J'en donne lecture encore une fois:

1. Combien le Gouvernement a-t-il payé au sujet de l'enquête et du rapport de sir Henry Drayton sur la conférence maritime de l'Atlantique-Nord et des tarifs maritimes?

La question posée porte sur le montant versé à sir Henry Drayton en qualité d'enquêteur touchant la conférence des lignes de navigation de l'Atlantique-Nord et les frets maritimes, et n'a rien à voir à sa qualité de commissaire en chef des chemins de fer. La loi des chemins de fer établit clairement ses attributions comme président de la commission des chemins de fer; l'article 26 de ladite loi prescrit, effectivement, les appointements que doit toucher le président de la commission en qualité de président. Dès lors, la réponse s'écarte de la question parce que la question posée par l'honorable député de Kent concerne le montant versé par le Gouvernement à sir Henry Drayton pour faire enquête et rapport au sujet de la conférence de l'Atlantique-Nord et au sujet des frets maritimes. Elle n'a donc pas trait à ses attributions comme président de la commission des chemins de fer.

Ecoutez May, à la page 249:

L'objet d'une question est d'obtenir des renseignements et non pas de les fournir à la Chambre. Une question ne peut pas faire un exposé de faits hormis que ces faits soient indispensables à la clarté de la demande et soient appuyés de preuves authentiques; une question ne doit pas non plus porter des arguments, des allusions, des imputations, des épithètes, ni des expressions ironiques ou propres à entraîner une controverse.

Bien entendu, May parle ici de questions mais le même raisonnement s'applique aux réponses. Quand la question expose un fait, c'est sur ce fait seul que la réponse doit porter, sans rien inférer. La question, à mon humble avis, est claire et intelligible. L'honorable député de Kent (N.-B.) a posé une question bien claire, qui exige une réponse précise ou pas de réponse du tout. D'après moi, c'était de deux choses l'une: Le Gouvernement aurait dû répondre que sir Henry Drayton n'avait rien touché en qualité d'enquêteur sur les tarifs maritimes, ou qu'il avait touché quelque chose. Or la réponse, dans ses termes actuels, a une portée ultérieure ne devrait pas rester au hansard. Bourinot, à la page 314, dit ceci:

On ne peut pas exiger qu'il soit répondu à une question, si le ministre donne comme motif de son refus l'intérêt public.

C'est ce que j'ai voulu faire comprendre, il y a un instant, en disant que le Gouvernement aurait pu refuser de répondre pour un motif d'intérêt public. Bourinot dit plus loin:

La réponse doit être brève et distincte.

Dans le cas qui nous occupe, la réponse, d'après moi, n'est pas distincte. La question est spécifique; la réponse aurait dû l'être aussi. Je décide donc que la réponse doit être rayée du hansard et si la question est posée de nouveau, il devra y avoir une réponse distincte à une question distincte.

L'hon. M. BELAND: Dans ce cas, il est impossible de donner une autre réponse, sans que la question soit posée de nouveau.

M. l'ORATEUR: C'est au Gouvernement qu'il appartient de répondre ou non. Comme l'indiquent toutes les autorités, si le Gouvernement pense que dans l'intérêt public on ne doive pas répondre à la question, il peut refuser de répondre. Mais lorsqu'une question est aussi distincte et aussi intelligible que l'était, d'après moi, celle du 2 avril, la réponse du Gouvernement doit être aussi distincte, aussi claire et aussi précise.

L'hon. M. BAXTER: En l'absence du très honorable leader de l'opposition (M. Meighen), puis-je suggérer que la question, ou la partie de la question à laquelle il n'a pas été répondu, soit inscrite de nouveau au Feuilleton et qu'il y soit répondu en temps voulu?

M l'ORATEUR: Il suffit à l'honorable député de donner un nouvel avis de sa question et il sera répondu en temps voulu.

(La séance est levée à onze heures cinq minutes du soir.)

Mardi, 7 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

RAPPORTS DU COMITE SPECIAL DES FRETS MARITIMES

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de présenter de la part du comité spécial nommé pour examiner la résolution tendant à assujétir les tarifs de transport maritime au contrôle du Gouvernement, les propositions suivantes qu'il soumet comme

suite, premier, deuxième, troisième et quatrième rapports:

Votre comité demande l'autorisation de faire imprimer ses délibérations, ainsi que les dépositions, de jour en jour, pour l'usage des membres du comité, et que l'article 74 du règlement soit suspendu à ce sujet.

Votre comité demande l'autorisation de siéger durant les séances de la Chambre.

Votre comité demande que les rapports faits sur la question des tarifs de fret, présentés par le comité spécial nommé pour enquêter sur la situation agricole, durant la session de 1923, lui soient renvoyés.

Votre comité vous propose de lui renvoyer tous les rapports, lettres, documents et autres pièces qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre durant la session actuelle et qui ont trait de quelque façon que ce soit à l'ordre de renvoi au comité.

M. McMASTER: Me permettez-vous, monsieur l'Orateur, de proposer que ces rapports soient approuvés immédiatement? Je le demande parce qu'il s'agit d'une simple formalité et que nous pourrons ainsi nous mettre à l'œuvre sans retard lorsque le comité se réunira, après le congé de Pâques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Puis-je savoir qui a donné ce nom au comité?

M. McMASTER: Comité pour étudier les frets maritimes, ou les assujétir en contrôle?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McMASTER: Ce doit être le greffier du comité. Il s'est sans doute inspiré des discours prononcés sur le sujet dans cette Chambre.

M. l'ORATEUR: Cette motion exige le consentement unanime.

(La motion est adoptée.)

LES REPRESENTANTS DU PARLEMENT A WEMBLEY

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le leader intérimaire de la Chambre pourrait-il nous dire quand nous pourrons attendre un rapport des délégués que ce Parlement a envoyés à l'exposition de Wembley, et les résultats de leur voyage d'études?

L'hon. M. ROBB (ministre suppléant des des Finances): J'irai aux renseignements quant au rapport. Il se peut que le sous-ministre l'ait reçu maintenant.

RECTIFICATION

M. LOGAN (Cumberland): Monsieur l'Orateur, je désire donner une explication. Au cours du débat d'hier, pendant le discours de l'honorable représentant de Brome (M. McMaster), j'ai déclaré dans une interruption que la législature de l'Alberta avait adopté une certaine résolution relative aux droits sur le charbon. J'avais été induit en erreur; ce n'est pas la législature mais le gouvernement de l'Alberta qui a approuvé l'augmentation des droits sur le charbon.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce là le gouvernement progressiste?

M. GARLAND (Bow-River): Avec tous les égards que comporte la question de privilège soulevée par mon honorable ami de la droite, je désire faire remarquer qu'il s'agit du premier ministre de l'Alberta et pas nécessairement du gouvernement.

M. LOGAN: Le premier ministre représente le gouvernement.

LE CREDIT AGRICOLE

M. CAMPBELL: Puis-je demander au ministre intérimaire des Finances si le Gouvernement peut nous communiquer sa décision quant au rapport récent du docteur Tory sur le crédit agricole?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Non, pas encore. Je veux être franc et dire à mon honorable ami que je n'ai pas encore lu le rapport, mais je me propose d'en prendre connaissance au cours des vacances de Pâques.

PENSIONS AU VIEIL AGE

M. IRVINE: Puis-je demander si le bill concernant les pensions au vieil âge est prêt à être présenté à la Chambre?

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): L'honorable député remarquera au Feuilleton, au chapitre des avis de motions du Gouvernement, une résolution que la Chambre étudiera aussitôt que le débat actuel sera terminé.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre intérimaire des Finances), l'invitant à se former en comité des voies et moyens, et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. MACKINNON: Monsieur l'Orateur, le problème des finances est toujours très important au Canada, mais il devient de plus en plus complexe, car les sommes requises sont de beaucoup plus fortes qu'autrefois. A mon sens, le projet du ministre chargé de voir aux finances du pays et qui a trait aux méthodes de percevoir le revenu est un projet excellent. Il s'agit de créer une commission d'experts qui étudiera avec soin les différents articles d'importation du pays, et si ces hommes sont compétents et expérimentés sur les questions de tarifs, ils arriveront à des conclusions sages et raisonnables. On devrait

trouver ces hommes facilement. Le ministre a sans doute dans son propre ministère des hommes qui possèdent la compétence et l'expérience voulues, mais la somme de travail a augmenté dans de telles proportions que le pays y gagnera, je crois, à nommer la commission que comporte le projet du ministre.

J'ai pris la peine d'étudier quelques-uns des articles d'importation afin de bien saisir la question. J'ai examiné les statistiques relatives aux importations de chevaux et j'ai trouvé que dans un cas on atteignait 9 millions de dollars et dans un autre, $99,000. Ces chiffres pourraient laisser croire qu'il y a de très gros revenus à retirer des droits sur l'importation des chevaux, mais après des recherches, j'ai trouvé que la plupart de ces chevaux ne sont venus ici que temporairement, pour des expositions ou pour des courses, et qu'ils étaient ensuite sortis du pays. De fait, ces $99,000 ne représentaient que 123 chevaux; il n'est donc pas possible d'obtenir beaucoup de revenus avec cet article. Je ne parle de cela que pour montrer que, si une commission disons de trois membres étudiait le tarif article par article, elle saurait quelles propositions faire pour élever ou abaisser les droits sans qu'il en résulte des désavantages pour le pays.

Nous avons le droit d'avoir des opinions différentes. Il existe une école fortement libre-échangiste et une école fortement protectionniste. Ces deux écoles ont droit à leurs opinions. Si l'école protectionniste avait eu son mot à dire l'an dernier, et si elle avait élevé le tarif au point de nous donner un surplus disons de 100 millions grâce à la protection, ce serait évidemment une belle chose que de réduire de ce montant la dette publique, mais ce fardeau pèserait sur les épaules du peuple, d'une façon ou d'une autre, et je ne crois pas que le peuple puisse supporter qu'on lui enlève aujourd'hui 100 millions de plus en élevant le tarif. Mais cette commission que je suggère pourrait, par exemple, étudier la question de savoir s'il est opportun d'avoir le libre-échange au sein de l'empire ou d'autres propositions de ce genre, ce qui nous aiderait beaucoup dans notre travail. Elle pourrait enquêter pour savoir si le tarif doit être élevé ou abaissé sur un article ou sur un autre. Elle pourrait étudier toutes ces questions et conseiller le Gouvernement. Je n'ai pas besoin d'en dire davantage. Je crois qu'il serait bon de nommer une commission comme celle-là, car c'est une tâche trop lourde pour le ministre des Finances seul, comme chef du département, et nous ne pouvons pas nous attendre beaucoup à voir de bons hommes se charger de ce travail si nous leur laissons tout le fardeau sur les épaules.

[M. Mackinnon.]

Je crois que le ministre intérimaire des Finances a aussi droit à beaucoup de considération pour la façon dont il a négocié quelques-uns de ces emprunts. Il a épargné 2 millions et demi en intérêts dans les emprunts qu'il a négociés et je crois qu'il doit en être félicité. Je constate cependant que les emprunts ont été faits à brève échéance, les uns pour une certain nombre de mois, les autres pour un certain nombre d'années. Je me permets de dire que nous devrions négocier en Canada aujourd'hui ou aussitôt que possible un emprunt d'un milliard à 3½ p. 100 pour une période de cinquante ou soixante ans. Je crois que cet emprunt pourrait être souscrit. Un emprunt de cette sorte, réparti sur une longue période, changerait de place le fardeau, car nous ne paierions que les intérêts immédiats et l'on pourrait pourvoir au remboursement du capital dans la moitié de cet intervalle, au besoin. Nous devrions faire preuve de prévoyance et faire un emprunt de ce genre.

Nous payons aujourd'hui de grosses sommes en intérêts pour nos emprunts et le pays n'a pas les moyens de faire cela et en même temps de continuer les autres travaux publics nécessaires. En négociant un emprunt de ce genre, il se peut qu'il soit difficile de trouver l'argent, mais ce sera encore bien plus difficile si nous passons notre temps à décrier le pays.

Le Canada est destiné à devenir un grand pays et je crois qu'il a de solides fondations, si nous comparons notre situation à celle des autres nations du monde. Le Canada n'est plus la petite colonie d'il y a quelques années. Il occupe aujourd'hui la septième place parmi les nations du monde sous le rapport de la richesse; telle est l'opinion d'un financier renommé. Il estimait notre richesse, je crois, à 22 milliards. Notre pays est donc en assez bonne posture parmi les nations du monde, si l'on considère que nous ne sommes une nation que depuis cinquante ou soixante ans. La richesse d'un pays est ce qu'il faut considérer tout d'abord, car en répartissant un gros emprunt sur un long intervalle, il faut en tenir compte.

Depuis un an, nous entendons des gens dire que le pays rétrograde, que les affaires décroissent. Voyons quel a été le commerce du pays l'an dernier. Vous y constaterez, je crois, une augmentation d'environ 205 millions sur l'année précédente et d'environ 450 millions sur l'autre année antérieure. Voilà qui est très satisfaisant. Si le commerce augmente, ce n'est pas signe que le pays s'en va à la dérive. Notre commerce atteint aujourd'hui près de 2 milliards, et un pays qui fait pour 2 milliards de commerce par année n'est

pas précisément pauvre. C'est un grand pays, et nous devrions nous efforcer de déblayer la route afin que son commerce marche plus rapidement et soit exempt des difficultés auxquelles il est en butte et dont je parlerai dans quelques instants.

Nos importations et nos exportations se sont élevées, en chiffres ronds, à 1,900 millions ou près de 2 milliards. C'est très beau. Bien plus, voyez les divers endroits avec lesquels nous sommes en relations commerciales. Il y a d'abord nos voisins de l'autre côté de la frontière, les Etats-Unis. Certaines personnes n'aiment pas à trafiquer avec ce pays. J'ai entendu des orateurs exprimer l'opinion que ses habitants se suffisent à eux-mêmes. Le président Coolidge a dit que le pays même peut produire suffisamment pour assurer ses propres besoins. Mais c'est là une conception très égoïste et étroite de la vie. Nous voulons une existence moins renfermée, en ce pays septentrional, même si c'est l'idée qu'on entretient aux Etats-Unis. Si l'on considère ce que font aujourd'hui les habitants du Canada, et ce qu'ils ont accompli l'an dernier, l'on voit que nous faisons le commerce non seulement avec les Etats-Unis, mais avec tous les pays du monde, avec la Chine et le Japon, les pays au delà des îles de la mer du Sud, avec chaque continent, avec l'Asie, l'Afrique et l'Amérique méridionale, aussi bien que l'Europe. Notre commerce a prospéré de façon merveilleuse. Je pense que c'est une preuve évidente de la perspicacité et de l'habileté des hommes d'affaires du Canada. Et le ministre actuel du Commerce a secondé de tout son pouvoir l'œuvre de ces hommes d'affaires.

Voyons ce que sont nos échanges commerciaux avec les Etats-Unis. Je considère qu'il est agréable de faire le commerce avec eux. Nous leur avons montré les dents lorsqu'il était question de réciprocité, en 1911; je pense qu'ils prirent leur revanche au moyen de la loi Fordney-McCumber et qu'ils élevèrent alors leur tarif douanier juste un peu plus qu'ils ne l'auraient fait en d'autres circonstances. L'on voit que trois millions et demi des habitants de ce pays sont des Canadiens ou des descendants de Canadiens. J'ai lu il y a quelque temps un exposé relatif au nombre précis de ces Canadiens; je pense qu'il est fort appréciable que tant de nos compatriotes demeurent là-bas. Ce sont des gens avec qui il est avantageux de traiter. Ils n'ont pas émigré l'an dernier, mais ils ont passé la frontière continuellement depuis que ce pays est devenu une république. L'exposé dont j'ai parlé indiquait le nombre des gens qui entrent aux Etats-Unis, venant de tous les pays, du Japon et des différents pays d'Europe. Les habitants de ce pays sont nos plus proches voisins et ceux qui nous sont le plus sympathiques dans les échanges commerciaux, non seulement les Américains canadiens mais les Américains eux-mêmes. Ils se montrent sympathiques dans leurs rapports avec nous; nous faisons chez eux la moitié de notre commerce extérieur, presque un milliard de dollars. Nous devrions faire tout en notre pouvoir pour augmenter le volume de ces échanges. Nous devrions faire tout en notre pouvoir pour entretenir des relations justes et raisonnables avec eux. Nous devrions voir à ce que les marchandises que nous leur envoyons soient de la meilleure fabrication, ce que nos manufacturiers peuvent produire de mieux. Il ne faut pas expédier au delà de la frontière des chaussures dont le talon soit fait de papier, comme cela se produisit pour une paire de chaussures canadiennes achetées il y a quelque temps, disait un homme que j'ai rencontré par hasard.

L'hon. M. LAPOINTE: Ces chaussures n'avaient pas été fabriquées dans Québec.

M. MACKINNON: Je crois qu'elles avaient été faites à Ottawa. Ce n'est pas ce qu'il nous faut au Canada. En plus du commerce d'importation et d'exportation, nous devons accorder nos soins à la façon dont les marchandises sont fabriquées. Tout ce que nous faisons doit être aussi parfait que possible. Il nous faudrait le meilleur cuir, et les chaussures, comme tout autre marchandise que nous expédions à l'étranger, devraient être de la meilleure fabrication, car si l'on envoie à l'étranger un produit ayant une bonne réputation, quel que soit le pays où il est exporté, l'on obtiendra un bon prix et l'on établira un commerce en ce pays.

Si nous considérons nos échanges commerciaux avec les autres nations, nous voyons que notre commerce avec l'empire, les divers dominions et l'Angleterre, s'est élevé à 664 millions de dollars. Ce montant représente environ la moitié de notre commerce. Nos échanges avec les Etats-Unis, ont atteint environ 664 millions. Je crois qu'il est bon d'augmenter le volume de ces échanges autant que nous le pouvons; cela aura pour résultat de créer un esprit de coopération entre nous et si le commerce de chacun des dominions prospère, ce sera une excellente chose pour l'empire en général. Avec la France, la Belgique et l'Allemagne, nous avons fait du commerce pour 20 millions de dollars. Nous voyons également que de considérables échanges commerciaux se font entre le Japon et le Canada. Il me semble que nous devrions éprouver de la sympathie pour les Japonais qui ont subi de si lourdes pertes par suite des tremblements de terre; nous devrions être

heureux qu'ils aient repris courage et qu'ils continuent à faire le commerce avec notre pays d'une façon si satisfaisante et avec des résultats si appréciables.

J'ai été surpris de la décision prise par la métropole de mettre l'embargo sur les exportations de pommes de terre du Canada en Grande-Bretagne. J'allais dire que j'ai presque honte de la métropole, étant donné la raison qu'on invoque pour mettre cet embargo, c'est-à-dire à cause du doryphore. Pourtant, le doryphore a sévi contre les plants de pommes de terre depuis cinquante ans et, pour le combattre, l'on employait le vert de Paris. Je répète que, depuis cinquante ans, le doryphore a étendu ses ravages et voilà que, à cause de ce fléau, l'Angleterre met l'embargo sur les pommes de terre venant des Etats-Unis ou du Canada. Cet embargo arrive mal à propos pour nous, parce nos fermiers ont entrepris la culture de la pomme de terre de façon systématique et scientifique. Au cours des dernières années c'est par millions de boisseaux que nous avons expédié à l'étranger les pommes de terre de la meilleure qualité comme les Irish Cobbler et les Green Mountain. Partout où on les vend on les apprécie beaucoup et les journaux de Londres en ont, maintes fois, parlé avec faveur. Si on veut une preuve de l'excellente qualité de nos pommes de terre je dirai que des demandes pour la semence nous sont venues de la Virginie même, dont les planteurs en achètent un demi-million de boisseaux. En passant je signalerai un fait plutôt extraordinaire: je vais à Toronto et je constate que l'on y importe des pommes de terre de la Virginie dont la semence a été vendue là-bas par des gens de l'île du Prince-Edouard. C'est un curieux exemple de la route que le commerce suit parfois. Il est bien surprenant que la métropole se comporte de cette façon à l'égard du Canada; je n'arrive pas à comprendre pourquoi. Le doryphore ne se trouve pas sur les pommes de terre qui sont exportées en Angleterre. L'insecte attaque le plant que l'on n'expédie pas en Angleterre; il ne reste pas sur la pomme de terre. Lorsque le doryphore s'attaque à la tige qu'advient-il de la pomme de terre? Elle ne se développe pas et la récolte manque. Dans notre province, certains cultivateurs ensemencent dix-huit à vingt acres et parfois cent acres, en pommes de terre. A peine le doryphore fait-il son apparition sur la plante qu'on la saupoudre abondamment de vert de Paris, ce qui détruit l'insecte aussitôt. Alors la plante a l'avantage de se développer et de produire une belle et saine récolte de pomme de terre. Au cours de l'année dernière j'ai ainsi vu grand nombre d'acres dans l'Ile du Prince-Edouard entièrement couverts de belles plantes fortes et en excellent état, sans la moindre apparence de maladie. D'ailleurs, ces champs sont inspectés avec soin par les fonctionnaires du département de l'Agriculture préposés à cette tâche. Lors de cette inspection, l'année dernière, on a constaté que tout était en très bon état et les produits exportés en Angleterre n'avaient pas été attaqués par le doryphore. Je me suis intéressé quelque peu à cette question. A la bibliothèque du Parlement j'ai découvert un ouvrage ayant pour auteur un expert de Paris en matière de maladies des pommes de terre. Cet ouvrage fut publié en français en 1923 et j'ai pris sur moi de le traduire pour mon usage. D'après cet auteur, on compte aujourd'hui en Europe cent cinquante espèces d'insectes s'attaquant à la pomme de terre, et non pas un seul espèce, le doryphore. Quand j'eus lu cela je fus plus qu'étonné et j'eus le sentiment que la métropole manquait d'égard à l'endroit du Canada. L'Angleterre importe des pommes de terre d'autres pays d'Europe, où les insectes exercent leurs ravages, et cependant elle met obstacle à nos importations sous le prétexte que notre produit est attaqué par le doryphore. Je ne vois aucune justification de la conduite de l'Angleterre à notre égard. J'en trouverais en ce qui regarde les Etats-Unis, car ce pays a mis l'embargo depuis 1909 sur les pommes de terre d'Irlande. L'Irlande en exportant ses produits aux Etats-Unis faisait concurrence au produit américain. Toutefois, cela devrait nous apprendre à rechercher d'autres débouchés; ce sera développer chez nous plus d'esprit d'initiative; néanmoins ce nous fut, l'année dernière, une expérience dispendieuse. C'est tout ce que j'ai à dire au sujet de l'embargo. J'en parle avec beaucoup de ressentiment parce que je ne pensais pas que nous serions traités de cette façon par nos propres parents et amis, nous qui nous efforçons d'arranger notre vie d'après leur expérience en Europe.

Un autre problème qui compromet grandement notre prospérité, c'est celui du transport. C'est reconnu pour un axiome s'appliquant au Canada comme à tout autre pays, qu'il n'y a pas de prospérité pour une contrée sans des moyens de transport à bon marché. Quant je suis venu ici en 1922 j'ai fait de mon mieux auprès du ministre des Chemins de fer pour obtenir un meilleur traitement. Il me renvoya à M. Hanna, alors président du réseau national. Il conféra de cette question avec ses fonctionnaires, mais pendant de longs mois nous n'entendîmes plus parler de rien. Je ne dis pas cela pour censurer M. Hanna; c'était

un grand financier dont le seul souci était de rendre rémunératrice l'exploitation de nos chemins de fer. Plus tard, M. Dalrymple, alors à la direction du service du transport des marchandises pour le National-Canadien, sous sir Henry Thornton, s'occupa activement de cette affaire et nous obtînmes une diminution des prix. Quelques-uns d'entre vous ont peut-être entendu parler de cet appel: "Have a heart Maggie", lancé à la bonne femme qui versait de la bière dans le sceau à charbon. J'ai l'impression que sir Henry Thornton est bien disposé; il n'est pas sans pitié et s'il ne se montre pas impitoyable, cela lui sera d'un grand appoint dans le règlement des questions compliquées. Je pense qu'il administre le réseau national d'excellente manière. Ce réseau fait des progrès grâce au désir sincère de ses officiers vivement intéressés au développement du pays et à la prospérité des chemins de fer nationaux. Je ne veux pas critiquer leurs devanciers, qui n'ont pu rien faire pour nous. Ils ont été au pouvoir au cours d'une crise sérieuse et peut-être leur fut-il impossible de faire autrement. Aujourd'hui, c'est une constatation fort agréable que l'exploitation des chemins de fer nationaux se soit soldée durant l'année écoulée par une balance favorable de plus de 17 millions. J'espère qu'il sera possible de réduire les prix à très bref délai et de continuer quand même avec succès l'administration du réseau.

On a insisté sur la nécessité d'amener des immigrants, sous couleur qu'ils nous aideront à payer la dette de nos chemins de fer et les autres dettes. Propos absurde à mon sens. Je pense que c'est une très sotte proposition à faire et, pour un homme public, une singulière proposition à discuter. La question est de savoir si un immigrant peut vivre ici, et si le pays est digne qu'on y vive et qu'on se batte pour lui. Si un homme peut s'établir ici et y gagner sa vie, c'est un pays avantageux. A nos yeux, il vaut n'importe quel autre pays. Les immigrants sont les bienvenus à cause de leur valeur personnelle. Nous ne voulons pas qu'ils viennent supporter notre fardeau. Nous pouvons le supporter nous-mêmes, même s'il faut beaucoup de temps pour nous en libérer. Nous ne voulons pas faire venir des gens dans cette intention; qu'ils viennent si telle est leur inclination, sinon nous pouvons nous passer d'eux. Je tiens à faire remarquer que d'après mes observations personnelles, l'exode d'un grand nombre de Canadiens est indubitable. Nous aurons beau adopter le plus haut tarif du monde, les gens n'en partiront pas moins. Selon moi, voici la raison de cette émigration. Après la guerre, il y eut une grande fièvre de construction aux Etats-Unis. Par toute la république on dépensa des centaines de millions à construire. Pour ce motif, les Américains firent venir des étrangers. Des gens d'Ottawa et de diverses parties du pays allèrent aux Etats-Unis travailler à l'érection de bâtiments, poser des toitures, etc. Plusieurs entrepreneurs et charpentiers s'y rendirent. Ce qui nous a enlevé un grand nombre d'habitants depuis quelques années, ce sont les grandes sommes d'argent dépensées par le Gouvernement et le peuple des Etats-Unis, et surtout en travaux de construction et dans l'industrie. On y a dépensé des centaines de millions. Mais nous constatons un changement, et maintenant plusieurs des émigrants reviennent vivre dans leur patrie. Cela me paraît être la raison du grand malaise et du grand changement que nous avons éprouvés. Il y eut une crise pour ce motif dans les Provinces maritimes. Quand on a imposé le tarif au peuple et établi cette politique nationale, nos gens se sont dit: "Que la chose s'accomplisse et nous chercherons à nous tirer d'affaire, si c'est pour le bien du Canada." D'aucuns répètent la même chose aujourd'hui. Ils disent: "Si vous voulez un relèvement de droit de 5 p. 100, de 30 p. 100 sur cet article, fort bien; si c'est dans l'intérêt du Canada, nous subirons un préjudice ici." Cela se continua jusqu'à une crise. Cette politique amena la concentration des fabriques et des capitaux, et qu'arriva-t-il ensuite? Si les frais de transport avaient été modiques entre les Provinces maritimes et les villes du centre où les fabriques sont situées, le commerce se serait continué comme de coutume, mais quand le coût du transport a enchéri nous avons eu à payer le transport des marchandises des fabriques aux provinces, et des provinces aux marchés où elles pouvaient se vendre, et la situation est devenue assez critique dans les Provinces maritimes. Mais le pays progresse. Nous avons dans les trois provinces des industries qui rapportent 135 millions et nous ne sommes pas trop mal dans nos affaires. Nous pouvons faire vivre d'autres industries, et si nous pouvions exporter dans le monde entier, les Provinces maritimes seraient aussi prospères qu'aucune autre partie du Canada. La production agricole des Provinces maritimes rapporte environ 88 millions et les pêcheries 14 millions. Il y a un beau champ d'exploitation. Les pêcheurs seront heureux de la suppression du droit sur les moteurs à essence. Cette mesure les aidera, et ils le méritent, parce qu'elle contribuera au progrès des pêcheries.

Dans ces provinces on pratique l'industrie laitière très en grand et on y élève, je pense, du bétail de premier ordre. Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) s'est fort in-

téressé à l'île du Prince-Edouard et aux bestiaux qu'on y élève, et il a décidé d'aider à l'industrie laitière dans cette province et d'établir des troupeaux certifiés dans une zone de cantonnement. Je suis heureux qu'il ait mentionné la chose. J'espère que la Chambre approuvera cette proposition quand elle nous sera soumise; c'est une petite province, voyez-vous, et le bétail n'y est pas très considérable. L'établissement du contrôle laitier améliorera la situation dans cette région, l'île deviendra ainsi une contrée très saine et nous aurons du lait pur, sans germes dommageables à la santé. A mon avis, c'est le plus grand bienfait que le ministre de l'Agriculture pouvait conférer à l'île, parce que cette mesure contribuera fort à améliorer la santé des habitants. L'autre ministre qui va contribuer au progrès de l'île, c'est le ministre de la Justice.

Nous avons surtout affaire au ministre des Travaux publics pour l'exécution d'entreprises chez nous. Il y en a bien peu en marche, à cause de l'économie que le Gouvernement a décidé de pratiquer. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a beaucoup a faire en s'occupant des côtes. J'en parle à cause de cela principalement, non pour en tirer gloire, mais pour montrer qu'on pratique l'économie. Si le Gouvernement avait été plus prodigue dans les autres branches du service le pays ne serait pas aussi prospère qu'il l'est aujourd'hui.

En terminant, je dirai qu'après tout le Canada est en assez bonne position. Nous y avons tous intérêt et nous serions heureux que tous les citoyens quelles que soient leurs couleurs politiques, aient part à la prospérité générale. C'est le devoir de chacun d'y contribuer. Nous voulons progresser non pas seulement dans les choses matérielles mais dans tous les domaines. Le Canada produit des hommes de caractère dont l'influence se fait sentir au dehors, et qui nous ouvrent de nouvelles avenues; tout ce que nous avons à faire, c'est de nous y avancer.

There's a fount about to stream,
There's a light about to beam,
There's a warmth about to glow,
There's a flower about to blow;
There's a midnight blackness changing into gray;
Men of thought and men of action, clear the way!

M. CHAPLIN: Je n'ai pas l'intention de suivre l'orateur précédent dans les sentiers qu'il a parcourus. Il a prononcé un discours pratique qui m'a plu en général. Cependant j'ai remarqué, vers la fin, qu'il a rendu hommage au bon sens de sir Henry Thornton pour avoir abaissé le tarif de transport sur les pommes de terre. Le public canadien espère que sir Henry Thornton continuera de se montrer raisonnable. Il l'adjure de supprimer

[M. Mackinnon.]

les dépenses inutiles et de cesser de garder à Paris un personnel coûteux. Il se joint au Gouvernement pour l'inviter à faire de nouvelles économies dans la gestion des transports et de mériter ainsi la reconnaissance du pays. Je suis heureux d'apprendre par notre honorable collègue que sir Henry Thornton se montre raisonnable. Le pays s'en réjouira également. Il pourrait supprimer les stations de radiographie, arrêter l'installation des champs de golfe, et autres entreprises aussi extravagantes. J'y attire l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Avec les orateurs qui m'ont précédé je regrette sincèrement l'absence de l'honorable M. Fielding à son banc pour cause de maladie. Le pays ne le regrette pas moins que nous. On a déploré son absence surtout à l'occasion de la présentation des deux derniers budgets. A ce propos, je rapporterai ce qu'il disait en 1922 devant cette Assemblée:

Le Grand-Tronc et le Nord-Canadien sont maintenant pour ainsi dire la propriété du Dominion; en leur avançant des fonds c'est à l'Etat que le Gouvernement prête en réalité.

Plus loin il disait encore:

Au cours de l'année on a placé quatre emprunts de l'Etat canadien. Trois étaient au nom des réseaux ferrés et un directement au profit de l'Etat.

Puis il ajoute:

Nous conservons la personnalité des compagnies qui exploitaient ces réseaux; les emprunts sont contractés au nom de ces compagnies avec la garantie de l'Etat. Dans le fait, l'Etat est l'auteur et l'endosseur des obligations; à toutes fins pratiques, ce sont des emprunts de l'Etat.

Je veux encore le citer. Dans les *Débats* de 1923, page 2640 (v.a.), sous le sous-titre Recettes et dépenses on lit ce qui suit:

Recettes et dépenses

En 1921-1922, le chiffre de la recette a été de $381,952,386.99, et celui de la dépense ordinaire, de $347,560,690.63. Si l'excédent devait s'établir en mettant le revenu ordinaire en regard de la dépense ordinaire—méthode qui a longtemps été en honneur—les opérations de cet exercice-là se seraient soldées par un excédent de $34,391,696.36. Mais si l'on fait entrer en ligne de compte la dépense imputable sur le capital, qui s'est chiffrée à $16,295,332.55, le surplus se trouve réduit à $18,096,363.81. Il y a eu encore certaines dépenses extraordinaires, y compris les frais de démobilisation, dont le chiffre est de $1,526,583.22. Or, défalcation faite de la dépense ordinaire, de la dépense imputable sur le capital et de la dépense dit extraordinaire, il restait un excédent de $16,569,780.59. Jusqu'ici, il n'a été question que de surplus, mais il y a une ombre à ce beau tableau. Les sommes que l'on a avancées aux chemins de fer se sont élevées à $97,950,645.36. Si donc on tient compte de l'ensemble des dépenses de l'année, c'est-à-dire si l'on ajoute les avances faites aux chemins de fer à la dépense ordinaire, à la dépense imputable sur le capital et aux frais extraordinaires on constate que les opérations de l'exercice se soldent par un découvert de $81,380,864.77. Déduction faite de certaines autres sommes, il se trouve que les opérations de cette année-là ont grossi de $81,256,818.04 le chiffre de la dette publique.

Le ministre, dans son exposé budgétaire, rendait compte de l'exercice 1921-1922. Et il ajouta:

Passons maintenant à l'exercice 1922-1923, terminé depuis peu. Nous n'en avons pas encore les comptes exacts sous les yeux, mais nous sommes assez renseignés pour en annoncer le résultat de façon assez précise. La recette ordinaire s'est élevée à $393,619,000,—chiffre estimatif, puisque le compte n'est pas définitivement arrêté.—D'un autre côté, la dépense ordinaire étant de $331,780,000, il s'accuse donc un excédent de $61,839.00. Toutefois, la dépense imputable sur le capital représentant $14,500,000, le règlement des réclamations de guerre, $6,700,000, et les frais d'emprunts, $3,500,000, on obtient ainsi le total de $24,250,000, et le chiffre de la recette se trouve encore à dépasser de $37,589,000 celui du total de la dépense ordinaire, de la dépense imputable sur le capital et de la dépense extraordinaire. Mais il y a les voies ferrées qu'ils faut faire entrer en ligne de compte.

Nous avons dû avancer, cette année-là, $92,190,000 pour les chemins de fer, et $6,060,720 pour la marine marchande, soit un total de $98,250,720. Cela, naturellement, absorbe tout le surplus que j'ai mentionné et laisse une forte balance du côté opposé. Tout compte fait, nous avons ajouté à la dette publique, durant l'exercice financier, $49,293,086. Nous avons reçu quelques 8 millions ou plus du gouvernement britannique, à compte du change, sans quoi l'augmentation de la dette nationale aurait été plus forte.

Voilà qui termine l'exposé budgétaire du ministre des Finances (M. Fielding). Cet exposé que j'ai lu au complet donne un compte rendu clair et distinct des dépenses publiques pour les deux exercices en question et il occupe une colonne du hansard. Or, il a fallu dix colonnes du hansard au ministre intérimaire des Finances (M. Robb) pour nous donner un exposé budgétaire long et diffus, qui vise à embrouiller les affaires et nous fournit très peu de renseignements.

Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) n'est pas à son siège et la plupart des ministre sont absents. Cependant, j'aperçois le ministre de la Justice (M. Lapointe) et je suppose qu'il est quelque peu au fait de la situation. Pour ma part, quoique je m'y entende un peu en matière de comptabilité, je n'ai jamais eu l'occasion de consulter ces comptes publics, ni de m'assurer de quelle façon ils sont tenus ou ce qu'ils renferment; cependant, on ne nous donne pas un bilan complet. Le ministre des Finances, dont j'ai cité les paroles tout à l'heure, dit que le bilan de l'exercice 1921-1922 s'est soldé par un déficit de 81 millions qui aurait dû être ajouté à la dette publique et, nous avons eu un nouveau déficit de 49 millions en 1922-1923, qui aurait dû être également ajouté à la dette publique. Or, je n'ai pu relever dans les comptes publics le moindre indice que ces deux montants aient été ajoutés à la dette publique.

Le ministre qui est ici est-il en mesure de me dire si, à sa connaissance, ces deux montants ont été ajoutés à notre dette nationale? Je regrette de n'avoir pu attirer l'attention du ministre de la Justice.

L'hon. M. LAPOINTE: J'écoute les remarques de mon honorable ami.

M. CHAPLIN: Je vois que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) est à son siège et j'espère qu'il est en mesure de me répondre et de dire si oui ou non ces sommes ont été ajoutées à la dette publique. Se trouve-t-il quelqu'un parmi les ministres qui le sache? J'ai expliqué tout à l'heure, alors que le ministre de la Justice se désintéressait de mes remarques, que je n'ai pas les moyens d'avoir accès à ces comptes et de m'assurer de la chose par moi-même; voilà pourquoi, je tente de me renseigner. L'honorable député de Brome (M. McMaster) n'est pas à son siège en ce moment; il a dit l'autre jour que les comptes sont très clairs et je lui poserais la question, s'il était ici. Quelque ministre peut-il me dire si oui ou non ces sommes ont été ajoutées à la dette publique? Y a-t-il sur l'autre page du grand livre d'autres comptes qui n'apparaissent pas dans le présent état et qui devraient être portés au crédit? Mes honorables amis en savent-ils quelque chose?

L'hon. M. LAPOINTE: Nous ne siégeons pas en comité général.

M. CHAPLIN: Le ministre dit que nous ne sommes pas en comité; il n'est pas en mesure de répondre à ma question, c'est évident, et je le regrette. Voilà une question qui intéresse la population du Canada en général. Elle intéresse aussi les représentants du peuple et il devrait se trouver ici un ministre qui soit en mesure d'y répondre, car elle est juste et raisonnable.

L'hon. M. LAPOINTE: Les connaissances de mon honorable ami sont peut-être très étendues, mais il n'est pas au fait du règlement de la Chambre.

M. CHAPLIN: C'est fort possible que je ne le connaisse pas aussi bien que le ministre; cependant, ce que je sais très bien, c'est que le peuple désire se renseigner en ce qui regarde les comptes publics. Mais je reviens à l'état du ministre intérimaire des Finances à la page 1508 du hansard de cette année. Je remarque que le ministre a donné les chiffres pour trois exercices: 1922-1923, 1923-1924 et 1924-1925; il a omis toutefois l'exercice 1921-1922. Et quelle est la raison de cette omission étant donné que mes honorables amis sont responsables de la gestion des affaires durant une partie de cet exercice? C'est à la fin de cette année-là qu'ils ont préparé leur premier bilan; il n'y a donc pas lieu, semble-t-il, de ne pas l'inclure dans le tableau en

question. Eh bien! il y a une raison. Les chiffres du premier exercice que comprend ce tableau comparatif établissent qu'ils ont versé aux chemins de fer une somme de 80 millions en espèces. Si le Gouvernement toutefois avait inclus l'exercice précédent dans le tableau en question, les comptes auraient fait voir qu'il avait dû emprunter certaines sommes à cette fin et cela n'aurait pas fait l'affaire de mes honorables amis de fournir les renseignements au complet. Voilà donc pour quelle raison l'exercice 1921-1922 est omis du tableau des prêts consentis aux chemins de fer par l'Etat. Je désire poser une autre question au Gouvernement, mais je citerai d'abord une déclaration du ministre des Finances (M. Fielding) concernant les chiffres réels de 1922-1923. Il dit:

> Mais de plus, il faut tenir compte des chemins de fer. Nous avons dû avancer cette année-là, $92,190,000 pour les chemins de fer et $6,060,720 pour la Marine marchande du Canada, soit en tout pour ce chapitre $98,250,720.

En rappelant cette déclaration, je vois que le ministre intérimaire des Finances (l'hon M. Robb) nous donne pour l'année 1922-1923 la somme de 80 millions comme ayant été payée en espèces aux chemins de fer, alors que le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) dans son exposé budgétaire de cette même année dit que le montant est de 98 millions. J'ai le droit de savoir, de même que la députation, ce qu'est devenu l'écart de 18 millions? Où est-il? Mais on nous dit que nous ne siégeons pas en comité et que, par conséquent, le ministère ne peut répondre. J'ai fait observer il y a un instant que le ministre avait pris une colonne du hansard pour nous donner un état succinct, défini, précis, juste des affaires du pays durant deux ans tandis que le ministre intérimaire en a pris dix dont deux consacrées à de la propagande politique et les huit autres à des chiffres tellement confus que personne au monde, à moins d'exceller dans la comptabilité, ne pourrait y comprendre quoi que ce soit. Et cependant, il en est parmi nous qui n'hésitent pas à affirmer que les comptes sont clairs et intelligibles. Je désire savoir ce qu'ils signifient, mais, naturellement la Chambre n'est pas en comité et il est impossible au Gouvernement de répondre. Assez à ce sujet.

On a assuré au peuple que nous avons cette année un surplus de $1,800,000. Avant d'abandonner cette question, je désire comparer ce soi-disant surplus avec les comptes tels que nous les avons eus dans le passé. Je veux mettre en regard l'état financier de 1923-1924 avec celui d'aujourd'hui. Pour l'exercice 1923-1924, les revenus se sont montés à 393 millions, tandis que ceux de l'heure actuelle sont de 344 millions. L'année antérieure, les dépenses ont été de 331 millions comparées à 342 millions l'année passée. En 1923-1924, il y a eu un surplus de 37 millions avec un revenu bien plus considérable, et le ministre intérimaire des Finances nous parle maintenant d'un surplus de $1,823,000 avant que les chemins de fer aient été considérés. Ainsi pour l'an dernier, le Gouvernement ne tient pas du tout compte des chemins de fer mais l'année précédente le ministre ne les a pas mis de côté. Bien qu'il eût montré un surplus de 37 millions, il s'est trouvé, après avoir inclus les chemins de fer dans ses calculs, en présence d'un déficit de quelque 49 millions, alors que le Gouvernement, cette année, nous annonce un surplus de $1,800,000. N'est-ce pas là l'état le plus ridicule qui ait jamais été présenté à un public qui ne soupçonne rien? Et le ministre intérimaire, dans deux pages de propagande, nous donne un certificat qui ne signifie rien, un certificat d'apurateurs qui n'ont jamais fait aucune vérification.

Je passe maintenant au principal changement du tarif: le droit sur la houille. Je me prononcerai tout d'abord en faveur de ce droit. Si son but est d'activer la production dans les houillères, je l'approuve. S'il a pour objet de mettre fin au chômage, j'y suis encore favorable. Mais que le ministre n'oublie pas qu'il est d'autres parties du pays qui souffrent du chômage, et si le Gouvernement peut s'occuper d'une région en particulier, pourquoi ne montrerait-il pas le même zèle ailleurs? Agit-il de la sorte parce qu'il y est forcé, mais non de bon gré trouvant la cause juste. Il y a aujourd'hui dans les provinces de l'Ontario et de Québec, des gens qui achètent du charbon en grandes quantités et ce tarif sera un lourd fardeau de plus pour eux. Ils veulent bien le supporter, mais en même temps le Gouvernement réduit en plusieurs cas même jusqu'à 6 p. 100 la protection dont ils ont besoin. Si la protection est à désirer pour l'exploitation de la houille pourquoi ne le serait-elle pas sous d'autres rapports? Si elle est bonne pour les mineurs, pourquoi pas pour les autres salariés? Si elle est avantageuse pour les sans-travail de la Nouvelle-Ecosse et de l'Alberta, pourquoi pas pour ceux de l'Ontario et de Québec?

J'avais espéré que le budget nous aurait annoncé une plus grande protection pour certains cultivateurs du pays. Je parle surtout des pomiculteurs, des maraîchers et de ceux qui s'intéressent à la production des œufs, du beurre et du fromage. Nos droits à cet égard devraient être approximativement les mêmes que ceux des Américains. Voilà ce qu'il nous faut pour favoriser le rendement. Qu'avons-nous cependant? Les agriculteurs de l'Ontario et de Québec demandent du pain au Gou-

vernement qui leur donne une pierre sous forme d'un droit d'exportation sur l'énergie. Un droit d'exportation sur l'énergie? Il me semble que l'ex-ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton) a fort bien expliqué la situation: si ce droit pouvait être imposé au consommateur américain, ce serait parfait et l'on ne trouverait pas à redire. Mais ce seront les contribuables de l'Ontario et de Québec qui paieront. En Ontario, à l'heure qu'il est le prix de la force motrice est tablé sur le coût et tout impôt qui la frappe atteint directement le public qui l'utilise. Ou je me trompe bien, ou le public revaudra cela au Gouvernement quand le moment sera venu; nous l'attendons pleins de confiance, et le public aussi.

Un mot maintenant touchant la prétendue diminution d 52 millions de dollars dans le fardeau qui obère le public canadien. L'an dernier le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) a prédit, au cours de son exposé budgétaire, que l'impôt allait être diminué de 24 millions par suite de la réduction dans la taxe sur les ventes et de l'abaissement de quelques articles du tarif douanier. Il ne comptait pas perdre 52 millions en recettes. Il s'est trompé dans ses calculs: les recettes ont baissé parce que le public n'avait pas les moyens d'acheter, et le ministère devrait s'arroger le mérite de cela aussi: il peut se vanter d'imposer l'économie au public. Je dis que notre population n'avait pas l'argent qu'il fallait pour acheter: ce ministère en avait réduit un grand nombre au chômage et sur le nombre de ceux qui restaient au pays plusieurs n'avaient qu'un emploi intermittent. Le Gouvernement a résolu cette difficulté d'à peu près la même manière qu'il a réglé la crise du logement: Le Canada traverse la crise, dit-il, dans cette réclame qui a paru dans un grand nombre de journaux par tout le pays. J'y trouve ce passage:

La pénurie d'habitations qui était si prononcée à cause de la cessation de toute construction pendant la guerre, a à peu près disparu aujourd'hui.

"A peu près disparu"! Nos gens ont dû quitter le pays; les maisons ne manquent pas à présent. Qu'on aille visiter Hamilton, Brantford et autres endroits: on verra quelle est la situation réelle. Ma propre ville est en meilleure posture parce que le Gouvernement y fait exécuter des travaux publics et la population de l'endroit en bénéficie. Mais on me laisse entendre qu'à Hamilton il y a trois mille maisons vacantes; c'est la première fois depuis la guerre que la situation devient réellement inquiétante sous ce rapport. Et le Gouvernement a résolu le problème du logement!

A propos de calculs erronés, dans son exposé budgétaire de 1923, le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) s'est montré très circonspect, comme toujours: quant à l'avenir des affaires il s'est contenté d'exprimer le louable désir qu'elles aillent mieux. Mais son suppléant (l'hon. M. Robb) s'est montré bien plus optimiste. Voici ce qu'il a dit en 1924:

Plus les produits agricoles, ceux des pêcheries, des mines et des forêts se vendront, plus les recettes de nos compagnies de transports s'accroîtront,—meilleure sera la faculté d'achat de la nation et comme conséquence les usines travailleront tout le temps et les industriels feront des heures supplémentaires pour satisfaire les besoins de ceux qui auront de l'argent pour acheter.

Voilà de beaux sentiments! Depuis trois ans, monsieur l'Orateur, nos récoltes ont été assez bonnes, et nos exportations ont été considérables, autant peut-être qu'en aucune période normale de trois ans. Est-ce que nos usines ont fonctionné à capacité? Est-ce que nos négociants ont dû consacrer des heures supplémentaires au commerce? Il a dit encore ceci en 1924:

Notre budget indique une réduction de $30,000,000 sur la dette de l'an dernier et une diminution de $24,000,000 dans la taxation pour cette année. On s'attend avec confiance que cette réduction donnera un tel élan au commerce qu'il en résultera un plus grand développement et un accroissement de prospérité dans toutes les provinces du Canada.

Voilà qu'aujourd'hui le ministre intérimaire vient nous affirmer que l'impôt a été diminué non pas de 24 millions seulement mais de 53 millions de dollars. Mais alors s'il est raisonnable de prétendre qu'une baisse de 24 millions dans l'impôt imprimerait un essor appréciable aux affaires une réduction de 53 millions ne les aurait-elle pas stimulées davantage? Mais cette stimulation des affaires où s'est-elle produite? Est-ce en Nouvelle-Ecosse? Est-ce dans l'une quelconque des provinces Maritimes? Est-ce que les affaires vont mieux en Ontario ou dans la province de Québec? La vérité c'est que le Gouvernement actuel a paralysé les affaires: il a forcé des milliers de nos gens à s'expatrier, voilà qui explique la chute de nos revenus et l'affaiblissement de notre pouvoir d'achat.

A présent, monsieur l'Orateur je voudrais consacrer un moment à une question qui intéresse de très près les honorables membres à ma gauche, une question qui a déjà fait l'objet de trop de discussions peut-être en cette Chambre. Les honorables représentants à ma gauche ont toujours accepté comme axiome qu'un tarif est une taxe, qui frappe toujours le consommateur. Voilà l'opinion aussi de l'honorable député de Brome (M. McMaster); et l'autre jour le premier ministre (le très hon. Mackenzie King) a affirmé

que le tarif est toujours une taxe. Voilà quelques années les Etats-Unis imposèrent un droit de 42 cents du boisseau sur le blé. Je demande à l'honorable ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) par exemple, qui paye cette taxe tarifaire de 42 cents du boisseau sur le blé; j'adresse la même question à tous mes honorables amis de gauche. Personne ne répond. Qu'y a-t-il? Est-ce que mes honorables amis sont muets?

M. FORKE: Personne ne la paye.

M. CHAPLIN: Personne ne la paye? Alors cette taxe peut-elle être qualifiée de taxe prohibitive? Comment le ministre, et les honorables amis à ma gauche, peuvent-ils prétendre que le tarif soit toujours une taxe? Je demande à l'honorable député qui m'a répondu: Cette taxe est-elle prohibitive si elle n'est pas payée. Pourquoi n'est-elle pas payée? Pourquoi mes honorables amis gardent-ils le silence? Ils ne sont pas toujours aussi craintifs.

M. SALES: L'honorable député a-t-il jamais entendu parler d'un drawback de 99 p 100 pour des fins d'exportation?

M. CHAPLIN: Si c'est la réponse à la question de savoir qui paie l'impôt douanier, elle est très intelligente et je la recommande aux autres collègues de l'honorable député.

M. SALES: C'est exactement ce qui arrive.

M. FORKE: Quelle est la question de l'honorable député?

M. CHAPLIN: Qui paie l'impôt?

M. FORKE: Quel impôt?

M. CHAPLIN: Les 42 c. par boisseau sur le blé.

M. FORKE: On n'en exporte plus.

M. CHAPLIN: On n'en exporte pas parce que le droit de 42 c. par boisseau est un impôt prohibitif.

M. BROWN: La farine qu'on fait avec ce blé est exportée et est sujette à une remise.

M. CHAPLIN: Je suis heureux d'avoir réveillé mes honorables collègues; je les ai un peu piqués au vif. (*Exclamations.*) Laissez-moi vous citer ce qu'ils disent à ce sujet dans le manuel qu'ils publient pour éduquer le peuple en matière de tarif douanier. Je cite pour leur propre édification:

Si, d'autre part, les droits sont si élevés qu'ils excluent les produits étrangers, on extorque quand même une taxe des contribuables en leur faisant payer plus cher tout ce qu'ils emploient.

Que voulez-vous répondre à cela? Ils vont plus loin. Voici un autre passage dont il convient de prendre note et vous remarquerez, monsieur l'Orateur, qu'il n'est pas question d'articles manufacturés. Le principe est général et peu importe qu'il s'agisse d'articles manufacturés ou de matières premières. Voici ce qu'on dit:

Comme on l'a déjà expliqué, sous un régime de protection, le consommateur est obligé de payer une taxe sur tous les produits importés qui sont frappés par le tarif...

Pas tous les produits qui entrent, mais seulement ceux qui sont frappés par le tarif. Je continue:

Sur tous les produits indigènes le consommateur, avec le système de protection, doit aussi payer une taxe; mais, dans ce cas, les recettes sont encaissées par des particuliers.

En voilà une théorie!

M. EVANS: N'est-ce pas exact?

M. CHAPLIN: Pas du tout. Je vous le demande: Qui paie la taxe? Mais je n'ai pas fini mon raisonnement. J'aborderai maintenant la question du bétail, qui depuis longtemps préoccupe nos collègues de l'Ouest. Ils ont de la difficulté à vendre leurs animaux. S'ils veulent les expédier aux Etats-Unis, qu'est-ce qui les en empêche? Est-ce la taxe? Si le consommateur la paie, pourquoi ne pas expédier et mettre les frais à la charge du consommateur?

M. MORRISON: Mon honorable collègue ne comprend-il pas que les droits sont si élevés que les Américains n'achèteront pas la marchandise? L'impôt est prohibitif.

M. CHAPLIN: Je répondrai ceci: Si l'impôt est prohibitif, qu'on me laisse citer ce que ces gens-là disent dans leur propre ouvrage:

Si, d'autre part, les droits sont si élevés qu'ils excluent les produits étrangers, on extorque quand même une taxe des contribuables en leur faisant payer plus cher ce qu'ils emploient.

Continuons. J'ai entendu dans cette enceinte un député du Nord-Ouest dont j'oublie le nom, nous parler d'une consignation de beurre de l'Alberta à New-York. Suivant lui, après avoir déduit les frais de port et de douane, il ne restait presque rien pour le producteur. Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce que cela signifie que le consommateur des Etats-Unis a payé les droits sur ce beurre ou bien que le producteur les a payés? Mais ce n'est pas tout. Prenez n'importe quelle sorte de produits. Je prends à témoin mon très bon ami, le député de Lunenburg (M. Duff) qui, tout le monde l'admettra, est un parfait libre-échangiste, sauf pour le charbon. Que dit-il?

Les Etats-Unis frappent le poisson d'un droit de $1.60 à $2.00 par 100 livres.

Je vous le demande: Les consommateurs américains paient-ils les droits sur le poisson qui leur est expédié de la Nouvelle-Ecosse? Nos collègues de l'Ouest prétendent que oui, que le consommateur paie toujours l'impôt douanier. L'honorable député de Lunenburg continue en disant (Hansard de 1923, page 110):

L'industrie qui m'intéresse le plus, celle du poisson, a été durement éprouvée. On a imposé des droits de $1.60 par cent livres sur le poisson séché et salé et de 2 cents par livre sur le poisson salé: hareng, maquereau, etc. Comme résultat, ceux qui expédient du poisson aux Etats-Unis subissent une perte correspondante sur le prix qu'ils reçoivent, car les prix du poisson ne sont pas établis de la même manière que ceux du grain ou des produits fabriqués. Le prix du poisson est fixé sur les marchés étrangers et il faut que l'exportateur paie les droits de douane.

J'espère comprendre l'anglais.

M. EVANS: L'honorable député a cité le programme et la brochure du Conseil canadien d'agriculture. S'il sait lire l'anglais, il trouvera dans cette brochure une réponse à sa question.

M. CHAPLIN: Je crois, monsieur l'Orateur, connaître cette brochure aussi bien que l'honorable député qui vient de m'interrompre et s'il veut m'indiquer où se trouve ce paragraphe, je le lirai avec plaisir. Il n'est pas une ligne du programme que je ne connaisse; c'est une question qui m'a intéressé et si l'honorable député veut m'indiquer où est cette réponse, je serai heureux de la lire.

M. WOODS: Qui paie les droits sur les automobiles Ford venant de Détroit dans l'Ontario?

M. CHAPLIN: Ne vous inquiétez pas, je toucherai ce point dans un instant, mais je ne veux pas abandonner mon sujet pour répondre à des questions qui n'en relèvent pas. Il y a quelques instants j'ai invité les honorables députés de la droite à me poser des questions, mais ils sont demeurés muets et semblaient plutôt craintifs, mais bien entendu, ils sont prêts à tout faire pour m'écarter de mon sujet.

M. BROWN: L'honorable député n'a pas repris son siège assez longtemps pour que nous puissions lui poser des questions.

M. CHAPLIN: Je suis prêt à reprendre mon siège du moment qu'un honorable député voudra se lever. Peut-on prouver plus clairement, à quiconque veut entendre, que c'est encore un cas où le tarif douanier n'est pas une taxe? Sinon, j'aimerais à le savoir.

Naturellement, on peut citer des exemples semblables dans des centaines de cas de produits manufacturés. Si j'avais, au début, signalé certains exemples de produits manufacturés, mes honorables amis—comme l'un a tenté de le faire tout à l'heure—m'auraient vite détourné de mon sujet. Je puis cependant lui dire ceci: Je suis dans les affaires depuis quarante ans et j'ai débuté garçon de bureau pour arriver gérant. Pendant dix ou quinze ans j'ai occupé le poste d'acheteur et pendant cette période—qui s'est terminée il y a quelques années à peine—nous avons eu soin de voir à ce que les droits fussent payés par l'expéditeur pour toutes les marchandises passant par la douane. Il appartenait à l'acheteur de voir à ce que les droits entiers fussent payés et je prétends qu'un droit ne saurait être payé par deux personnes. Maintenant, pour terminer cela...

M. BROWN: J'imagine qu'on ne l'ajoutait pas au prix d'achat?

M. CHAPLIN: Bien que j'aie entendu l'honorable député faire une observation, je ne l'ai pas vu se lever.

M. BROWN: Je me lève pour demander si, dans le cas où l'acheteur payait le droit en premier lieu, cela ne s'ajoutait pas au prix du produit fini avec les frais généraux et ainsi de suite et si, à la fin ce n'était pas le consommateur qui payait le droit.

M. CHAPLIN: Ce n'est pas du tout ce que j'ai avancé. L'honorable député m'a mal compris. Ce que j'ai dit c'est que l'expéditeur qui envoie les marchandises ici, le vendeur, devait réduire ses prix de manière à couvrir les frais de douane et, par conséquent, on ne devait y ajouter ni frais généraux, ni autre chose, simplement le profit.

M. EVANS: Dans ce cas, comment le tarif peut-il bien avantager le manufacturier canadien?

M. CHAPLIN: Je parle de ce qui s'est produit pendant des années sous le régime du tarif. Pour voir à cela, le ministre actuel des Finances a fait préparer une loi contre le dumping, loi à laquelle les honorables députés prétendent tant s'opposer. Telle est la raison de la clause anti-dumping. Le ministre des Finances a compris sa nécessité parce qu'il dirige les affaires et sait ce qui se passe et, en conséquence, il a fait adopter une loi qui empêche la continuation de cet état de choses. Voilà ma réponse à l'honorable député. Lui faut-il autre chose, pour prouver que le consommateur ne paye pas toujours les droits, que cette loi préparée par un ministre des Finances libéral pour empêcher le vendeur de payer les droits?

Je vais maintenant passer à autre chose. Le ministre intérimaire des Finances nous a dit que nous avions perdu des recettes considé-

rables. Il s'est même servi de cette diminution du revenu et l'a fait entrer en ligne de compte afin de pouvoir dire: Mais, j'ai diminué les impôts. Je vais démontrer aussi brièvement que possible comment des pertes inattendues se sont produites, surtout depuis que nous avons consenti à la convention avec la France. J'ai préparé une liste—susceptible d'intéresser le ministre de la Justice (M. Lapointe)—des importations en Canada de la France et des exportations du Canada en France, liste portant sur les dix mois de l'exercice actuel, du 31 mars 1924 au 31 janvier 1925 et les chiffres comparatifs que je vais citer représentent des périodes correspondantes de dix mois durant tous les exercices énumérés.

J'ai préparé cet état de cette manière afin d'établir une comparaison équitable entre ces périodes de dix mois. Voici les importations françaises au Canada:

1923	$10,255,000
1924	13,113,000
1925	15,167,000

L'on remarquera l'augmentation graduelle. Les exportations canadiennes en France, maintenant:

1923	$11,299,000
1924	15,427,000
1925	8,883,000

Nos exportations en France sont tombées de 15 millions à 8 millions. En 1923, nous exportions pour 1 million de plus que nous n'importions et nous voici rendus à importer 7 millions de plus que nous n'exportons. En d'autres termes, cette année, nous avons vendu pour 8 millions valant aux Français et nous avons acheté d'eux pour 15 millions de marchandises. Maintenant, je tiens à montrer la nature de ces exportations. Elles consistent principalement en blé, bois à pâte, plomb, nickel et autres minerais; amiante, goudron minéral, mica; un peu de sucre; conserves de homard et de saumon; quelques machines aratoires; et un petit nombre de différents articles fabriqués, que l'on cessera bientôt d'importer, je veux dire les articles fabriqués. Pourquoi? Simplement parce que les droits minima de la douane française sont trop élevés pour nous être avantageux; nous sommes, par rapport au tarif douanier de France, dans la même situation exactement que nos amis de l'Ouest se trouvent en regard des Etats-Unis, quant au commerce des bestiaux. Remarquez que presque toutes ces exportations se composent de produits naturels: blé, aluminium, plomb, nickel, différents minerais, tout de la matière première. La France achète du Canada un peu de sucre, quelques instruments aratoires, et moins de conserves de homard et de saumon depuis que les droits ont été relevés. Les articles que j'ai mentionnés représentent les neuf dixièmes de nos exportations globales et le traité s'applique à moins de $200,000 de notre commerce général avec ce pays. En d'autres termes, ce que nous avons gagné représente moins que $200,000 et ce que nous avons perdu représente des millions. La France a besoin de ces matières premières et il lui faudrait les acheter quand même; et en fait de ventes nouvelles nous n'arrivons pas tout à fait à $250,000. Et qu'avons-nous donné en retour? Lors de la négociation de ce traité, le Canada et la France dressèrent chacun une liste des produits qu'ils pouvaient se vendre réciproquement. La France nous accorda ses droits minima, quels qu'ils fussent, et en retour le Canada lui consentit des droits définis sur bon nombre d'articles. Ce Parlement ne peut modifier ses droits sans annuler le traité. Voilà la véritable situation pour nous relativement à la convention avec la France: nous n'obtenons rien en retour de ce que nous donnons. Je me rappelle très bien qu'au cours de la discussion de ce traité, l'honorable chef de l'opposition disait au ministre des Finances: Vous auriez dû relever vos droits de douane avant de nous présenter en France; vous auriez dû hausser les droits minima afin d'être armé et de traiter d'égal à égal". Je me souviens aussi que l'honorable député de Lisgar (M. Brown)—il n'est pas présent cet après-midi.

M. BROWN: Bien présent.

M. CHAPLIN: Pardon. Je vois l'honorable député maintenant. Eh bien, mon honorable ami disait alors que l'honorable chef de l'opposition posait là un principe discutable. Je ne lui reproche pas cette opinion qu'il paraît avoir sincèrement; mais qu'est-il arrivé? Que l'honorable député me suive un instant. En feuilletant le *British Board of Trades Journal*, édition du 8 janvier, je trouve ceci:

Le Board of Trade a reçu du ministère des Affaires étrangères, un exemplaire du projet de loi du Gouvernement...

Il s'agit d'un projet de loi en France.

...tendant à modifier les droits de douanes sur trois cent articles.

Et le journal ajoute:

Le mémoire explicatif accompagnant le projet, après avoir mentionné la revision générale qui se prépare, décrit la nature de ce bill dont l'objet n'est pas de remplacer ou de retarder la revision ordinaire du tarif mais de négocier d'importantes conventions commerciales qui sont actuellement à l'étude. Le projet propose donc de relever les droits de douane de façon à protéger des industries françaises qui, étant donné les

obligations découlant de la guerre ne peuvent subir la concurrence illimitée de l'étranger, avec les droits actuels.

En d'autres termes, monsieur l'Orateur, la France fait précisément ce que l'on trouvait douteux dans notre cas. Les droits minima vont être relevés et comment arriverons-nous à vendre davantage en France lorsque les traités actuels nous nuisent déjà. Permettez-moi de citer des exemples afin de savoir ce dont il s'agit:

Les droits sur les couvertures et les courroies en poil de chameau doivent être augmentés de plus de 100 p. 100; la laine, etc., l'astrakan, les peluches, les peaux de phoque, etc., acquitteraient de 11 à 22 francs le kilogramme au lieu de 8.82 que fixe le tarif actuel. Les droits sur l'élastique et les vêtements caoutchoutés seraient augmentés de 50 à 100 p. 100; sur les chapeaux de feutre, de 50 à 200 p. 100. Les droits sur les toiles cirées et les linoléums minces seraient augmentés de 25 à 60 p. 100; les droits sur les autres toiles cirées seraient également plus élevés.

Pour ce qui est des articles de quincaillerie, les droits projetés sur les serrures, les clefs et les clous sont de 30 p. 100 environ plus élevés que les tarifs actuels; les droits sur les scies, les limes et les râpes seraient augmentés de 200 p. 100 environ; les droits sur d'autres outils, les aiguilles et certains articles de coutellerie serait de quelque 100 p. 100 plus élevés.

Et il en est ainsi pour toute la liste. Inutile de prendre davantage le temps de la Chambre sur cette question. C'est là le principe. Les Canadiens devront apprendre à sauvegarder leurs propres intérêts quoi qu'on puisse penser du mérite intrinsèque de la mesure. Ceci peut très bien faire l'affaire de la France, mais ce n'est pas une bonne chose pour nous. C'est là le premier de ces tours de maître que nous vaut la convention, et il y en a plusieurs. Je veux retenir la Chambre assez longtemps pour exposer aux honorables députés quelques-uns des mauvais tours que cache cette convention.

Maintenant, je dirai un mot ou deux des importations. Comme je l'ai dit au début de mes remarques, les importations ont augmenté de quelque 10 millions en 1923, pour les dix mois, à 15 millions de dollars pour les dix mois correspondants. Nous avons réduit nos droits sur un grand nombre d'articles afin de permettre à la France de vendre à ce pays. Mes honorables amis, à ma gauche, diront: "Oh! bien, le peuple a obtenu un dégrèvement du tarif. Cela revient au même puisque le peuple obtient un dégrèvement du tarif." Sur quels articles le tarif a-t-il été dégrevé? Laissez-moi en donner une liste quelconque à la Chambre. Voici:

Cognac, champagne, vins, soies, satins, velvantines, dentelles, corsages de soie, tissus de soie, vêtements de soie, gants, préparations de toilette, savons, parfums, statues, porcelaine, bijoux, pierres précieuses, ruban, broderies, plumes et fleurs artificielles, rideaux et dessus d'oreillers, portefeuilles, bourses et sacoches.

Ces bourses serviront sans doute à conserver quelques-unes des économies en impôts que le ministre intérimaire des Finances remet aux gens. Qu'avons-nous perdu? Nous avons réduit les impôts pour bien des gens qui sont en mesure de payer. Si vous voulez prélever des impôts, il faut vous adresser aux gens qui ont les moyens d'acheter les objets de luxe. C'est là une convention au profit du riche—on n'a jamais pensé au pauvre. Permettez-moi de citer quelques exemples. Je vais dire aux honorables députés comment je calcule les droits de douane, car le ministre de la Justice (M. Lapointe) avec sa façon délicate de traiter les choses, vous dira que mon calcul est faux; si je vous indique ma façon de calculer, on évitera les malentendus. D'abord, j'ai pris les droits réels. J'ai réuni les sommes réellement payées au cours des dix mois sur les articles que j'ai mentionnés, et je les ai fait certifier au département des Douanes du Canada. J'ai mis en regard de ces chiffres les droits que nous aurions perçus sous le régime du tarif général n'eût été cette convention. D'après ce calcul, nous perdons en impôts sur le champagne $80,000.

M. ARCHAMBAULT: En Ontario?

M. CHAPLIN: Je ne suis pas à discuter les affaires d'Ontario; ces questions intéressent le Dominion et à titre de renseignement pour l'honorable député qui a posé la question, je dirai que nous sommes à discuter le budget. Nous le discutons au point de vue des pauvres gens de ce pays, des gens qui ne peuvent porter le poids des impôts; nous ne parlons pas de ceux qui consomment ces produits. Les pertes sont comme suit:

Cognac	$142,000
Vins non mousseux	108,000
Velours, velvantines et peluches	65,000
Tissus de soie	104,000
Rubans	31,000
Vêtements de soie	44,000
Gants et mitaines	37,000
Parfums et préparations de toilette	18,000
Porcelaine de table	10,000
Préparations médicinales et pharmaceutiques	11,000
Savon médicinal	7,000
Bijoux	5,000

Voici ce qui s'est produit de plus: conformément aux termes de cette convention, le Japon et la Suisse n'ont pas hésité à en tirer avantage. La France a vendu ses produits au même prix et les gens ont perdu la somme que représentaient les impôts; ces impôts qu'auraient dû payer ceux qui sont en mesure de le faire sont retombés sur d'autres qui probablement ne peuvent les payer. Je n'ai pas les chiffres pour tous les articles. Si un objet ne donnait pas au moins $1,000 je le laissais de côté; je n'en avais pas besoin pour appuyer ma thèse. Sur les articles importés de France seuls, nous avons perdu en dix mois $991,000; avec la Suisse, nous avons

perdu $310,000; avec le Japon, $232,000; avec la Norvège, $30,000. Ces chiffres couvrent une période de dix mois. Lorsque ces messieurs passèrent la mer pour arrêter cette convention, ils permirent l'entrée des vins non mousseux français au Canada à 15c. le gallon. Au même moment, les producteurs locaux de vin payaient 30c. le gallon de droits d'accise. Et on permit l'importation des produits des compétiteurs étrangers à 15c. En conséquence, quand la chose fut portée à l'attention des membres du Gouvernement, ils durent y mettre ordre; le résultat fut qu'au lieu d'obliger le producteur local de vin à payer 30c., ils durent réduire la taxe à 7c. ½ afin de rendre justice au producteur local. Je prétends que ceux qui peuvent se permettre ici d'acheter un article comme le vin peuvent payer une taxe, et la taxe de 30c. était raisonnable et juste. Mais à cause du traité, cette taxe a dû être diminuée, et ceci nous a fait perdre $129,000. La perte totale a été de $1,695,000 pour les dix mois que j'ai dit. Si vous ajoutez deux mois, avec la même proportion, on voit que le revenu a subi là une perte de plus de 2 millions.

A part le plus mauvais tour que nous a joué cette convention et dont j'ai parlé, il y en a quelques autres. Je n'ai pas le temps d'en citer la moitié, mais je vais parler de quelques-uns pour l'édification des honorables députés. Prenez le chapitre des gants et mitaines. Le tarif français sur nos gants et mitaines a été réduit au minimum, mais ce tarif minimum est si élevé que nous ne leur en avons pas expédié, tandis que la France nous en a vendu pour $383,000. Nous avons perdu $37,000 en droits, en tenant compte de ce que nous leur avions vendu auparavant.

Quant à la vaisselle de porcelaine, nous avons abaissé notre tarif et la France, bien accommodante, a abaissé le sien. Imaginez donc! Abaisser le tarif sur l'entrée en France de la porcelaine que nous pourrions exporter! Le résultat est que la France nous a vendu toute notre porcelaine et que nous ne lui en avons pas vendu; nous avons perdu $11,000 de ce chef en revenus. Le pauvre ouvrier de ce pays a épargné $11,000 sur sa porcelaine. Quant aux articles de parfumerie et de toilette, nous avons perdu $18,000 en revenus. Nous avons donné à la France des taux de droits fixes et nous ne pourrions changer ces droits demain si nous voulions le faire.

Qu'on me permette de donner à la Chambre une idée de ce qui entre au pays en fait de vins non mousseux. Durant dix mois de 1923, nous avons importé 56,000 gallons; en 1924-1925, nous en avons importé 134,000. De ce chef, nous avons perdu plus de $100,000 en revenus. Et nous croyons habiter un pays de tempérance! L'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault) a demandé: "Est-ce dans l'Ontario que ce vin a été importé?" Avant qu'il s'en aille, je voudrais lui faire connaître les chiffres au chapitre du brandy. Je ne crois pas que cela provienne de l'Ontario, mais je vais lui faire voir le résultat. En 1923, nous avons importé 43,000 gallons; durant dix mois de 1924-1925, nous avons importé 146,000 gallons. C'est assez joli pour un pays tempérant. De ce chef seul, notre perte de revenus a été de $142,000.

Voyons les conserves de fruits et de légumes sur lesquels nous avons donné à la France des taux de droits fixes. Nous ne leur avons pas vendu de fruits, mais nous leur avons vendu pour $800 de conserves de légumes. Imaginez donc! Nous avons vendu pour $800 de conserves de légumes à la France! En 1920, nous avions vendu pour un million de conserves de fruits à la France, et en 1924-1925, nous ne lui en avons pas vendu. Pourquoi? Simplement parce que le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) et le ministre de la Marine et des Pêcheries de cette époque (l'hon. M. Lapointe), aujourd'hui ministre de la Justice, sont allés en France et ont négocié une convention par laquelle la France avait des taux de droits fixes pour ses conserves de fruits importées en Canada, et les droits qu'il nous faut payer sur nos articles entrant en France sont plus élevés que ceux qu'elle a à payer sur ses articles entrant en Canada. Voilà un autre mauvais tour de la convention.

Pour la coutellerie et la bijouterie, nous avons perdu $8,000 en revenus. Le ministre de la Justice, dans son discours de l'an dernie, nous a dit qu'il allait vendre du beurre à la France Il fit réduire le tarif français sur notre beurre frais afin de permettre qu'on en exporte. Voici ce qu'il déclara:

> Le traité que nous avons négocié n'était pas à l'intention des Pèlerins du *Mayflower* ni des colons qui sont venus ici au temps de Jacques Cartier et de Champlain; c'est à l'intention des cultivateurs d'aujourd'hui que nous l'avons négocié.

Qu'on me permette de dire au ministre de la Justice que les Pèlerins du *Mayflower* et les agriculteurs qui vinrent avec Cartier ou Champlain ont expédié autant de beurre en France que les cultivateurs de nos jours en ont expédié l'an dernier. Aussi vrai qu'ils sont morts, ils n'en ont pas expédié une livre, et les cultivateurs qui vivent aujourd'hui n'en ont pas expédié davantage.

Il y a quelques années, nous exportions du lait condensé en France. En 1922, par exemple, nous en avons exporté pour $568,000. Le droit fut élevé de 50 p. 100 et, l'an dernier, nous en avons vendu pour $7,000 à la France.

Voilà un autre mauvais tour. Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb), que j'ai vu ici il y a un moment, fit une prédiction en 1923. Il dit:

Le Canada exportera des chaussures en France.

J'ai regardé les livres et j'ai constaté que nous n'avons pas exporté de chaussures en France, sauf une petite quantité de claques. Je suppose que l'on va encore nous parler de la poudre de bronze. L'an dernier, on disait: "Nous n'avons pas fait les entrées." On avait exporté de ce pays une grande quantité de poudre de bronze, disait-on. Le ministre montrait un télégramme d'un manufacturier disant qu'il avait exporté une grande quantité de poudre de bronze. Je dis alors au ministre: "Ceci n'apparaît pas dans les registres des exportations." Et il me répondit: "Ce n'est pas nous qui avons préparé ces registres, c'est vous." J'ai examiné les registres des quatre dernières années et l'on n'y voit rien en fait d'exportation de poudre de bronze. Le ministre devrait se mettre en communication avec les manufacturiers pour savoir où ce produit est allé. On doit l'avoir expédié quelque part, mais on ne peut savoir où.

Je passe à certains autres produits que nous exportions en France. En 1920, nous avons expédié des pommes séchées pour une valeur de $275,000; ces exportations ont maintenant cessé. En 1922, nous avons vendu en France pour $455,000 d'avoine; en 1925, nous n'y avons rien vendu.

Je ne puis abandonner cette liste d'articles de luxe sans lire un passage d'un discours prononcé par l'honorable représentant de Brantford (M. Raymond). Nous connaissons tous ce fort agréable député. Nous l'avons tous entendu parler de la misère qui se fait sentir à Brantford et, maintenant que nous considérons de nouveau la question, nous nous apercevons que les habitants de Brantford ne sont pas partis par suite du manque de travail. Je laisse à mes honorables collègues le soin de découvrir le motif de leur départ lorsqu'ils m'entendront lire son discours. L'honorable député dit:

Dans la partie du pays d'où je viens, j'ose dire que l'eau-de-vie et le champagne ne sont pas des articles de luxe, ni, monsieur l'Orateur, le bourgogne mousseux. Au contraire, ces produits sont classifiés avec les pilules bleues, le calomel et les sels médicinaux.

On nous avait dit que les industries de cette ville dépérissaient et que sa population était dispersée, mais nous sommes heureux d'apprendre qu'on pourvoit bien à ses besoins. Je crains que les hommes qui sont sans travail à Brantford, au lieu d'être allés dans d'autres villes pour chercher un emploi, se soient rendus en Californie ou en Floride, et reviendront peut-être, qui sait? dans leurs luxueux automobiles, portant les vêtements de luxe dont j'ai parlé. Je regrette d'avoir tant retardé les travaux de la Chambre et j'espère que je n'ai pas trop fatigué mes honorables collègues.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et à propos de cette longue liste de drogues que contient le traité? En avons-nous vendu?

M. CHAPLIN: En réponse à la question du chef de l'opposition, je me permets de dire que des 150 articles qui remplissaient les nombreuses pages consacrées aux drogues dans la liste des exportations il n'en reste qu'un, les autres, que nous exportions autrefois, ayant disparu de cette liste.

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, l'exposé budgétaire est l'une des plus vénérables institutions de ce parlement. Il procure l'occasion, non seulement de discuter les affaires financières du pays en adoptant ou rejetant le point de vue du Gouvernement sur ces affaires, mais aussi de formuler les griefs et surtout de débattre des questions que les honorables députés ne pourraient pas aussi facilement discuter plus tard dans la session. Je dois féliciter l'opposition officielle des prouesses mathématiques qu'elle a accomplies pendant la discussion de l'exposé budgétaire présentement à l'étude. Quand ils commencèrent, il y avait un excédent de près de 2 millions, mais, en passant dans plusieurs mains, cet excédent a augmenté considérablement. Tout d'abord certains honorables députés y ajoutèrent légèrement et le portèrent à cinq ou six millions, puis, plus tard, on l'augmenta plus sensiblement. Je ne me rappelle pas exactement quels sont mes honorables collègues qui l'augmentèrent, mais je me rappelle que l'honorable représentant de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens) et l'honorable représentant de Fort-William (l'hon. M. Manion) de même que l'honorable député de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) y mirent tous la main. Chacun de ces honorables députés en fit un examen superficiel, si j'ose dire, et chaque fois ils le rendirent un peu plus imposant jusqu'à ce que, quand l'honorable et divertissant député de Nanaïmo (M. Dickie) l'eût manipulé, il eût atteint les proportions formidables de 100 millions de dollars.

Le très hon. M. MEIGHEN: On a fait cette déclaration dans le premier discours relatif au budget qui a été prononcé de ce côté de la Chambre.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne le savais pas, mais en tout cas certains honorables

députés abandonnèrent d'abord cette position hardie bien que, à la fin, ils y fussent revenus. Et je crains que, sans l'approche du temps de Pâques, qui a parfois un effet disciplinaire sur les mortels, ces 100 millions seraient devenus en peu de temps plusieurs centaines de millions. Dieu seul sait maintenant ce qu'il en sera après Pâques.

Je vais examiner certaines observations faites par l'honorable député de Vancouver-Centre et l'honorable représentant de Fort-William. Ces députés ont trouvé à redire à ce qu'ils appellent la prodigalité du Gouvernement, mais on remarquera qu'ils ont donné peu de détails; leurs discours se bornèrent à des généralités. Ils portent contre le Gouvernement l'accusation générale de prodigalité et ils affirment que ce mal est si grave que les impôts sont augmentés dans des proportions formidables. Mais comment les honorables membres de l'opposition proposent-ils de réduire ces impôts? Ils désirent que la protection soit plus élevée; que l'on remédie au mal des impôts élevés par des impôts plus élevés. Et ces députés nous proposent ainsi, indéfiniment, leurs remèdes mystérieux. Mais le seul détail auquel, si j'ai bien compris, l'honorable représentant de Fort-William trouvait à redire en le désignant en particulier est la prétendue prodigalité par rapport aux commissions chargées de faire certains examens, et il en mentionne une ou deux.

L'honorable député a parlé, par exemple, de l'enquête sur le grain. Voyons ce qui en est. Cette enquête n'a été que la suite de celle qu'avait commencée le gouvernement précédent dont mon honorable collègue a fait partie un certain temps. La commission créée dans ce temps-là a parcouru tout le pays, semant beaucoup de consternation avec ses méthodes un peu primitives; les choses en sont venues au point qu'on eut recours à une injonction pour ne plus permettre d'enquête. En attendant l'issue de ces procédures, la commission errait de ci de là, alors que le pays était dans l'incertitude d'élections prochaines, et que de plus, les commissaires avaient épuisé leurs fonds, la commission temporisa jusqu'au 6 décembre pour disparaître avec le gouvernement. Nous dûmes nous occuper de cette affaire, et la session suivante, l'honorable député de Qu'Appelle se faisant l'interprète de l'opinion publique réclama la reprise de l'enquête. De sorte que nous vîmes un groupe de l'opposition, c'est-à-dire l'opposition officielle qui avait pris l'initiative de cette enquête l'année précédente sans l'achever et même sans faire rapport, proposer plus tard au Gouvernement, et avec l'appui de l'opposition non officielle, par voie d'une résolution présentée et votée, la reprise de l'enquête. C'est ce que nous avons fait. Eh bien, quelle prodigalité peut-on voir là-dedans? Les résultats, jusqu'à présent, n'ont-ils pas justifié la dépense? Nous avons eu un rapport et après les vacances de Pâques un projet de loi sera présenté. Mais on n'avait rien eu de l'enquête commencée sous le Gouvernement dont mon honorable ami fit partie très peu de temps. Si c'est le seul exemple de prodigalité qu'il puisse signaler, c'est bien peu de chose. D'autant plus qu'il n'a été nullement prouvé que c'était une folle dépense, car, en somme, vu l'importance du sujet en cause, la dépense a été bien minime.

M. FORKE: Je tiens à relever une expression que l'honorable ministre a employée et que je ne veux pas laisser passer sans protester. Il a parlé de nous dans cette enceinte comme de l'opposition non officielle. Nous ne constituons pas une opposition.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ignore quel pourrait être le mot juste. Ces messieurs ne veulent pas être un parti et voici maintenant que l'honorable député prétend qu'ils ne forment pas une opposition non officielle. Je conjecture alors qu'ils ne sont que neutres: peut-être ce mot conviendrait-il?

M. FORKE: Probablement qu'il conviendrait.

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, un parti neutre prêt à pardonner ou à condamner, selon que les circonstances l'exigent.

M. FORKE: Complétez donc la phrase.

L'hon. M. MOTHERWELL: Elle est complète; un parti neutre prêt à pardonner ou à condamner selon que les circonstances l'exigent.

M. FORKE: Ou à louer, s'il y a lieu. (*Exclamations.*)

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous allons accepter aussi le mot "louer"; je veux bien l'ajouter à la désignation. Mais poursuivons. Voilà ce que fut cette folle dépense que le député de Fort-William reproche au Gouvernement. Qu'on se souvienne aussi de ce qui s'est passé lors de l'étude des crédits du ministre des Travaux publics. A un moment donné l'honorable député de Vancouver-Centre s'est mis en frais de dénoncer le trop grand nombre de fonctionnaires et les frais divers des départements. Je ne pense pas qu'il ait prétendu que les fonctionnaires recevaient un traitement trop élevé, mais il a dit qu'ils étaient trop nombreux et nous a répété cette vieille rengaine au sujet des chevauchements dans le service civil. Eh bien! je considère-

rai comme un geste d'ami de la part de l'honorable député de Vancouver-Centre ou de tout autre si on veut bien me signaler lequel des 1,200 fonctionnaires du service de l'Agriculture dont nous pourrions nous dispenser sans nuire aux intérêts que nous avons à sauvegarder. Si l'honorable député de la ville de Victoria était à son siège, je lui demanderais, à lui qui est au courant de ce département, où je pourrais renvoyer un fonctionnaire sans nuire à la bonne administration. Bien au contraire, je sais où je pourrais en employer un plus grand nombre avec profit. L'honorable député de Vancouver-Centre, lui-même, m'a maintes fois signalé des ennuis qui se produisent dans son comté à propos de l'expédition de certaines marchandises emballées dans la paille; et je crois, moi-même, que nous devrions nommer quelques fonctionnaires pour s'occuper de cela; mais nous n'en ferons rien si nous pouvons nous en exempter. Je ne voulais que répondre à cette accusation concernant le chevauchement dans les personnels de l'administration.

Il en va ainsi sur toute la ligne; dans de nombreux cas, bien qu'il y ait pléthore de fonctionnaires, il y en a trop peu, au détriment de l'intérêt public. Mais ce n'est pas l'avis du peuple; il entend d'un bout de la Chambre à l'autre une clameur contre la multitude des employés civils et ces dénoncations jettent souvent un discrédit immérité sur la valeur du personnel. J'invite tout honorable député à m'indiquer les services que l'on peut supprimer et les retranchements que l'on peut effectuer dans les crédits de mon département présentés en Chambre. Je parle de mon département en particulier parce que je le connais mieux que les autres, mais il n'est pas un de mes collègues qui ne soit disposé à lancer la même invitation et auquel on ne répondra par le même silence. En voilà assez sur ce point. J'aurais d'autres commentaires à faire, mais je les ajourne à un moment plus opportun.

L'honorable député de Fort-William a abordé l'autre jour une question qui exige quelques explications. Il a donné exactement une partie du renseignement, et il s'agit des importations d'un grand nombre de produits agricoles que nous devrions produire ici, a-t-il dit; et pour quelque raison il a donné à entendre que quelqu'un est blâmable, le Gouvernement, je présume. Je vais parler de cette liste de produits, non seulement des importations mais des exportations également, car sans les deux, impossible de comprendre la situation relativement aux importations. Chemin faisant, j'intercalerai quelques explications ici et là. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1924, nous avons importé, en chiffres ronds, 1,500,000 livres de beurre, et exporté 13 millions de livres. Cette année, nous avons exporté 20 millions de livres. Les importations diminuent tandis que les exportations augmentent. Nous avons importé 1,500,000 livres de fromage et exporté 116 millions de livres. Le premier est presque entièrement du fromage de fantaisie fabriqué en Italie, en Suisse et ailleurs, et que nous ne produisons pas au Canada.

Quant aux œufs, en chiffres ronds, nous avons importé 6,500,000 douzaines et exporté 2,890,000 douzaines. Cette situation s'améliore d'année en année. L'année précédente, les importations s'élevaient à 8 millions de douzaines et les exportations à quelque 3 millions. En outre, à cause de la meilleure qualité de nos œufs, la consommation au Canada s'est accrue dans le cours des dernières quatre ou cinq années, de seize douzaines par année, par tête d'habitant, à vingt-six d'ouzaines par tête, une augmentation d'environ 60 p. 100. C'est parce que les œufs sont meilleurs. Donc, les importations et les exportations de ce produit n'indiquent pas du tout quelle est la production.

M. MARCIL (Bonaventure): A la campagne, le classement des œufs se fait-il sous la direction du département de l'honorable ministre?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

M. MARCIL (Bonaventure): Les gouvernements provinciaux n'ont rien à y voir?

L'hon. M. MOTHERWELL: Pas aujourd'hui; ils le faisaient il y a quelques années. Les provinces avaient diverses méthodes de classement, inaugurées d'abord à l'île du Prince-Edouard il y a environ douze ans, je pense, et puis adoptées par les provinces de l'Ouest. Parce que travail est un travail d'expert, on a jugé sage de l'uniformiser et de placer le classement sous l'autorité du département fédéral de l'Agriculture. Quand la question reviendra sur le tapis, je fournirai peut-être des explications plus détaillées.

Pour ce qui est des fruits, nous en avons importé pour 18 millions dans l'année dont je parle, et exporté pour environ 9 millions. Les fruits sont très bons pour la santé. Un grand nombre entrent en franchise et nous arrivent à une époque où les nôtres ne sont pas encore mûrs. Mais on observera que pour contrebalancer le chiffre élevé des importations il nous faudra environ 9 millions d'exportations.

La question des cuirs a donné matière à beaucoup de discussions. L'honorable député de Brandon (M. Forke) et un ou deux autres

progressistes ont signalé le prix relativement peu élevé de nos cuirs et nos importations considérables. Dans l'année dont il s'agit, nous avons importé 46 millions de livres de cuir, surtout des Etats-Unis, de l'Argentine et de la Nouvelle-Zélande, et en avons exporté 49 millions de livres. Apparemment, ceux qui emploient les peaux, les fabricants de chaussures, achètent le cuir de l'étranger à cause de la qualité plus uniforme de l'article; il est mieux approprié à leur commerce. Tous les agriculteurs en cette Chambre connaissent la qualité variable du cuir d'un grand nombre d'animaux abattus à la campagne, surtout l'hiver. J'ignore si c'est pour cette raison qu'on l'exporte; c'est parce que les marchands trouvent avantage à l'exporter, je suppose, et que le produit, par sa qualité, convient mieux au commerce d'exportation.

M. BROWN: A propos des cuirs, le ministre a-t-il examiné les importations ou les exportations du cuir tanné fabriqué avec ces peaux importées?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non.

M. BROWN: C'est très intéressant.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai pris la liste discutée par l'honorable député de Fort-William (l'hon. M. Manion). Il y a plus à dire sur cette question que je n'aurais le temps de le faire aujourd'hui.

Le Canada a importé 12,000,000 de livres de saindoux et en a exporté 8,000,000 de livres. Depuis que l'élevage du porc a eu surtout pour but en Canada de produire ce qu'on appelle le type à bacon, la production du saindoux a été en diminuant. Plus l'animal est gras, plus il se rapproche du type appelé "épais-lisse", et moins il donne de saindoux; de sorte qu'il n'y a pas lieu de s'étonner qu'il ait fallu augmenter nos importations de saindoux, au fur et à mesure que les éleveurs se spécialisaient dans la production du bacon pour fournir au marché anglais. Il faut choisir. Le même animal ne peut être en même temps gras et mince à point pour satisfaire les goûts du client étranger pour le bacon. Mais il vaut mieux produire du bacon que du saindoux. N'importe qui peut engraisser un cochon pour le lard; mais pour le bacon c'est autre chose.

Le Canada a importé 6,000,000 de livres de lard fumé (jambon et bacon) et en a exporté 99,000,000 de livres. Beaucoup de Canadiens préfèrent le jambon gras et le bacon épais; c'est de ceux-là qu'on importe, parce qu'il est meilleur marché. On exporte le bacon mince préféré des Anglais qui sont disposés à payer plus cher pour l'avoir à leur goût. Ce fait explique la différence entre les exportations et les importations de cette denrée.

[L'hon. M. Motherwell.]

Nous avons importé 22,000,000 de livres de lard frais et exporté 1,000,000 de livres. On m'informe que cette importation a lieu pour tenir nos abattoirs occupés quand on manque d'animaux de boucherie en certaines saisons de l'année. On s'est convaincu qu'il est plus avantageux d'importer des porcs des Etats-Unis qui servent à tenir les abattoirs en marche que d'arrêter les opérations du fumage. Nos salaisons importent du lard frais et le réexportent. On garde ce lard en régime d'entreposage durant la fumaison.

Nous avons importé 1,000,000 de livres de lard salé et en avons exporté 430,000 livres. C'est du lard de 3 ou 4 pouces d'épais, comme on avait l'habitude d'en voir autrefois dans les exploitations forestières. On croyait que les bûcherons avaient perdu le goût du gros lard et exigeaient de la viande plus tendre comme le reste des mortels, mais il est maintenant avéré qu'il en faut une bonne quantité, à telle enseigne qu'on a dû en importer des Etats-Unis 9 millions de livres.

Nous avons importé pour 4 millions de dollars de graines de semence et en avons exporté pour 8 millions 500,000 dollars, c'est-à-dire le double. La situation est donc bonne. Les graines importées sont surtout celles que nous ne produisons pas.

M. WARNER: Puis-je poser une question? N'est-il pas vrai que les gros cochons gras qui donnent le lard dont parle le ministre sont aussi vendus aux Etats-Unis au lieu d'être utilisés en Canada? Je connais une maison à Wetaskiwin, non loin d'Edmonton, qui en a vendu pour $6,000 aux Américains et les a réimportés sous forme de lard salé.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est bien possible. Je connais plusieurs cas où les producteurs canadiens ont vendu en Angleterre du beurre et des œufs qui nous sont revenus au bout de deux ou trois mois. C'est que les expéditions de ces produits avaient dépassé les besoins du marché anglais et alors, avant l'arrivée des œufs frais d'hiver, on a pu faire une bonne affaire en les revendant au Canada. Cela arrive fréquemment.

On parle assez souvent de l'industrie maraîchère, surtout sur les bancs de la gauche. J'avoue que je partage quelques-unes des opinions de nos amis les conservateurs à ce sujet. Mais voyez la situation réelle. Nous avons importé pour $3,900,000, près de 4 millions de produits maraîchers et en avons exporté pour $3,700,000, soit une différence de $200,000; c'est presque l'égalité.

Passons à la laine brute. Là on croit voir une indifférence marquée pour les avantages que nos agriculteurs retireraient d'une culture plus variée. Nous avons importé 19 millions

de livres de laine et en avons exporté 6 millions. L'explication est facile. Nos importations comprennent surtout la laine du mérinos, la laine fine d'Australie dont nos filatures ont besoin pour confectionner les tissus fins. Notre population n'est pas assez nombreuse pour utiliser toute la laine du pays et nous en exportons aux Etats-Unis, à Boston et ailleurs, où le marché de consommation est immense pour toute espèce de laines. Il n'y a pas lieu d'en conclure que la production lainière dépérit en Canada.

L'année dernière l'Ouest a produit un excédent de 10 millions de livres de beurre sur l'année précédente. Cette industrie va augmenter dans le Nord-Ouest jusqu'à produire, dans dix ou quinze ans, 100 millions de livres de beurre de fabrique pour l'exportation, à en juger par le mouvement ascensionnel de la production locale. Nous nous écartons des méthodes de culture spécialisées qui ne sont pas aussi sûres que cela en somme. Même l'est du Canada est susceptible de se développer énormément par la diversité des méthodes de culture. La bonne vieille province d'Ontario, en portant un peu plus d'attention à l'exploitation de la laiterie en hiver et par l'amélioration de ses troupeaux de vaches laitières pourrait doubler le chiffre de la production du beurre dans l'espace de dix ans. Nous commençons à peine à comprendre qu'il faut porter plus d'attention à ces détails; nous devons nous abstenir le plus possible d'acheter ailleurs les articles que nous pouvons produire avec profit chez nous. Vous vous rappelez des idées en vogue il y a dix ou quinze ans. On répétait sur tous les tons: Oh, il n'est pas nécessaire de s'occuper de ces détails. Récoltons les produits qui s'adaptent le mieux à nos fermes et aux besoins de la population; spécialisons-nous. Il y a beaucoup à dire en faveur de la spécialisation; si toutefois, vous vous spécialisez dans la production d'un article particulièrement précaire et sujet aux conditions climatériques, où en êtes-vous le jour où cette récolte manque du fait des conditions climatériques ou pour toute autre cause? Vous êtes en face de rien. Nous entrons dans une ère où les gens ne veulent rien risquer. Pour quelle raison les compagnies d'assurance font-elles un chiffre d'affaires aussi énormes? Des gens qui, hier, n'étaient assurés que pour $10,000 se font assurer pour $20,000 aujourd'hui; ceux qui n'avaient pas un seul sou d'assurance hier, tiennent maintenant à assurer leur vie. Les gens désirent faire des placements de tout repos. Ils ne tiennent pas à encaisser des profits considérables; ils entendent tout simplement ne courir aucun risque. Voilà la conséquence de la discipline à laquelle nous avons été astreints au cours de la dernière guerre et pour une couple d'années après la conclusion de la paix; c'est là un très bon signe. Et nous ne voulons rien risquer non plus en agriculture; c'est pourquoi nous diversifions nos méthodes et c'est là aussi un bon signe. Nous avons lieu de nous en féliciter au lieu de blâmer l'industrie agricole si nous constatons qu'il est parfois plus désirable d'exporter que d'importer et *vice versa*. Mais, en voilà assez sur cette question.

J'ai critiqué l'attitude de l'opposition officielle pendant quelques instants; c'est mon habitude. J'éprouve beaucoup plus de plaisir à attaquer mes adversaires réguliers et traditionnels, avec lesquels j'aime toujours à croiser le fer, quoique je professe la plus haute estime pour leurs qualités combatives. Cependant, je les estimerai encore plus si nous parvenons à les maintenir dans l'opposition et c'est la tâche qui nous incombe. Pour le moment, je me vois obligé de critiquer mon excellent ami, le député de Springfield (M. Hoey). A mon avis, nous ne faisons pas assez attention ici à ses discours. Il est l'un des hommes les plus capables, qui siègent au premier rang du groupe progressiste, en cette Chambre. Chaque fois qu'il prend la parole, c'est un véritable régal qu'il nous donne. Peu importe que quelqu'un ait des goûts littéraires ou non, s'il aime à entendre des périodes bien arrondies, une rhétorique impeccable, de magnifiques phrases dites avec cette riche intonation irlandaise que personne ne saurait surpasser, il ne peut échapper au charme qui se dégage de la personnalité de l'honorable représentant de Springfield. Je ne fais pas ces compliments à mon honorable ami sous forme d'exode à quelque méchante tirade. Je tiens tout simplement à faire observer que, quoique son discours ait réuni toutes ces beautés, il offre tout de même un danger, car il a été mal interprété par certains honorables députés et il sera mal compris par le peuple canadien. Son discours n'avait pas la signification qu'on lui attribue à première vue.

Pour ne citer qu'un exemple, prenons l'éloge que mon honorable ami a fait de M. Jones en tant qu'homme d'affaires. Il le mérite à ce point de vue, mais je le crains fort, M. Jones est trop habile pour l'honorable député et aussi pour votre humble serviteur.

J'ai eu le plaisir un soir d'assister à un dîner au Country Club dont l'hôte d'honneur était M. Jones, l'administrateur de la Cement Company, l'institution dont nous avons si souvent entendu parler et dont les profits scandalisent si fort certains membres du groupe progressiste, surtout l'honorable représentant de Saskatoon (M. Evans). J'ai écouté

M. Jones décrire les effets merveilleux de ce tarif uniforme qu'il allait inaugurer au Canada. A la suite de ce dîner quasi officiel auquel nous avions fait honneur, M. Jones exposa ses vues à la bonne franquette; les invités eurent le privilège de siéger en comité général et de poser des questions. Au bout de quelque temps, je commençai à me rendre compte de la signification véritable de ce tarif uniforme et je restai abasourdi. Sous ce régime, il serait possible de prélever non seulement 130 millions ainsi que nous le faisons sous le tarif en vigueur, mais 120 millions de plus, c'est-à-dire une somme globale de 250 millions en grevant de droits tout article importé au pays; plus rien ne serait admis en franchise; le tarif uniforme doit s'appliquer à tous les articles. L'honorable député de Springfield a parfaitement compris le système car il a appelé l'attention toute particulière de la Chambre là-dessus. Plus que cela, lorsque mon collègue, le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a mentionné le fait et demandé à l'honorable représentant de Springfield, s'il est en faveur du projet Jones,—nous pouvons bien donner ce nom au système tout comme nous disons le projet Dawes,—qu'a répondu mon honorable ami? L'honorable député de Springfield a commencé par dire qu'il serait disposé à dévoiler son attitude sur cette question le jour où le Gouvernement fera connaître la sienne. J'ignorais que d'honorables membres s'attendent que le Gouvernement se prononce sur le projet Jones. Mes honorables amis ont peut-être eu vent du dîner du Country Club et ils espéraient que le Gouvernement incorporerait la solution Jones dans son programme. Et mon honorable ami de Springfield ne s'en est pas tenu là. Il a ajouté:

Je déclare sans la moindre hésitation ni équivoque...

En véritable Irlandais, il n'a peur de rien et va droit au but:

...que la politique de M. Jones donnerait un tarif infiniment meilleur que celui que nous avons aujourd'hui.

Cela veut dire un tarif dont les qualités ne peuvent se comparer aux nôtres; le tarif Jones était le meilleur que l'honorable député avait en vue, mille fois préférable à notre budget. Voyons ce que signifie cette assertion non équivoque. On a également fait observer que le projet de Jones rapporterait 250 millions en revenus basés sur des importations de marchandises au montant de 800 millions. N'importe qui peut vérifier. Le tarif uniforme de Jones devait être prélevé sur les 800 millions de dollars de marchandises et rapporter 250 millions de revenus. Divisez 250 millions par 800 millions et vous aurez un droit uniforme de 31 et une fraction p. 100. Rien d'étonnant que cet accord plaise au trust du ciment. Ce monsieur Jones n'est pas aussi simple qu'il en a l'air. Si je ne me trompe, il arrive jusqu'à près de 10 p. 100 de protection sur le ciment. Je l'ignorais dans le temps. Je me suis innocemment assis aux pieds de M. Jones, m'initiant à la nouvelle Politique nationale. Maintenant on propose de remplacer l'ancienne. Eh bien! on allait prélever 31 p. 100 sur tous les articles admis en franchise et M. Jones assure que les deux cinquièmes de nos importations sont exemptes de droits. Prenez la ficelle d'engerbage. Je ne tiendrais pas à aller dans la circonscription de Springfield et préconiser un droit de 31 p. 100 sur cet article, mais apparemment le représentant de ce comté (M. Hoey) est en faveur de cette politique afin de rester à la hauteur du voisin Jones. C'est ce que je ne puis saisir. Je doute que l'honorable député ait bien compris ce que comportait cette politique. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, que lorsque mon collègue a demandé à l'honorable député de Springfield s'il parlait au nom du groupe progressiste, il a répondu vivement: "Non, je parle en mon propre nom". Il en attendait un certain progrès, car il a dit: "que la vérité nous vient parfois de Nazareth", signifiant dans ce cas-ci, Montréal. Ainsi, les autres membres du parti progressiste ne sont nullement responsables de ces déclarations et j'en suis heureux. C'est toujours avec peine que je me vois obligé de critiquer l'un d'eux. Voici une liste d'articles admis en franchise et que j'ai préparée. Ils sont compris dans la première moitié de l'alphabet, de "a" à "m":

Animaux pour l'amélioration des races; brebis et agneaux pour fins d'élevage.

Tous savent que ces animaux sont exempts de droits. Les races communes ne sont pas admises en franchise; il est maintenant proposé de soumettre les races pures à un droit de 31 p. 100 dans l'intérêt de l'industrie de l'élevage au Canada.

Engrais animaux.

L'un de mes honorables amis représentant une circonscription des environs de Montréal parle constamment du crime de permettre l'exportation de nos fumiers de ferme et voici une proposition relative à l'imposition d'un droit de 31 p. 100 sur les engrais.

Antitoxine.

Pensez aux avantages dont jouissent maintenant les êtres humains. Voilà un des plus grands bienfaits pour l'humanité et cependant mon charmant et généreux ami irlandais veut grever ce produit d'un droit de 31 p. 100.

Effets de colons.

De même que mon honorable ami je suis un immigrant; seulement je suis passé de l'est à l'ouest du Canada tandis que mon honorable ami a traversé l'Atlantique. Nos effets nous arrivent maintenant en franchise mais l'honorable député voudrait les frapper d'un droit de 31 p. 100.

Machines et appareils pour le forage des puits, pour l'huile et pour la prospection des minéraux, d'une espèce ou d'un genre non fabriqués au Canada.

Et ainsi de suite. Ces articles sont libres de droits aujourd'hui, mais mon honorable ami voudrait les frapper d'un droit de 31 p. 100.

Appareils en verre et autres appareils pour travaux de laboratoire et de stérilisation dans les hôpitaux.

Je n'ai jamais été dans un hôpital avant l'âge de quarante-cinq ans. Je pensais que c'était une honte pour un homme ou une femme d'être trouvés dans une institution de ce genre. Maintenant, à l'exception de l'Eglise chrétienne, je pense que c'est l'une des plus grandes agences humanitaires. Tous ces articles seront imposés bien qu'ils ne le fussent pas auparavant. Rester à la hauteur du voisin Jones n'est pas une petite affaire.

Membres artificiels et parties de membres artificiels.

Les honorables députés se rappellent que l'an dernier les tribunes de cette Chambre ont été remplies de membres de l'association des amputés. Nous avons aussi entendu le bruit de leurs jambes de bois lorsqu'ils marchaient dans les couloirs avec une précision militaire. Tous ces membres artificiels sont maintenant admis en franchise mais mon honorable ami voudrait les grever d'un droit de 31 p. 100.

Dents artificielles non montées.

Que peut un vieillard s'il n'a plus ses dents? Je serai bientôt dans cet état. Mais mon honorable ami veut que je paie 31 p. 100. Je serai obligé de me servir de mes gencives ou d'acquitter un droit de 31 p. 100.

Ciment d'asbeste pour toitures.

Un objet très nécessaire aux travaux de construction dans un nouveau district. Le projet de mon honorable ami le frappe d'un droit de 31 p. 100.

Forets, machines pour l'extraction de la houille.

Où sont nos honorables amis des Provinces maritimes qui s'intéressent tant à la houille? Où sont les honorables députés qui ne cessent de réclamer une baisse dans le prix des instruments de production? Voici qu'on nous propose un relèvement de 31 p. 100.

Ronce artificielle, pour clôtures.
Ficelle d'engerbage.

Je me souviens qu'au bon vieux temps de sir Wilfrid Laurier on acclama avec enthousiasme l'admission en franchise de la ronce artificielle et de la ficelle d'engerbage. Mais notre réformateur moderne veut leur imposer un droit de 31 p. 100. J'absous mon honorable ami de toute responsabilité en ceci: je crois qu'il s'est laissé hypnotiser. Il a toute ma sympathie, car il s'en est fallu de peu que je m'y fisse prendre moi-même. Mais j'ai scruté les chiffres de plus près: je suis Ecossais, par conséquent la nature m'a doué d'un esprit d'économie qui manque à mon honorable ami.

M. SPEAKMAN: Le ministre se rappelle-t-il que l'honorable député de Springfield (M. Hoey) a fait la comparaison entre le projet Jones et le budget actuel avant que le Gouvernement eût modifié la loi relative au "dumping"?

L'hon. M. MOTHERWELL: Mais, pas du tout; du reste, la loi du "dumping" n'a rien à voir à cette question: elle est entièrement distincte.

Planches, sciées, etc., aplanies sur une seule face; sciées, ou refendues seulement.
Livres, à savoir livres traitant de l'application de la science aux industries de toutes sortes, y compris livres sur l'agriculture, l'horticulture, la sylviculture et ainsi de suite.

Quand les gens tiennent à se renseigner davantage au sujet de l'agriculture, de l'horticulture et de la sylviculture et veulent importer des livres traitant ces questions ils ne pourront pas le faire sans payer une entrée de 31 p. 100.

Bols pour écrémeuses, en acier.
Ecrémeuses.

Voilà un autre avantage que nous devons à sir Wilfrid Laurier; mais mon honorable ami veut rappliquer un tarif de 31 p. 100 à ces objets.

Charbons, briquettes, anthracite, machines à extraire la houille excepté les extracteurs à percussion.

Mais comment le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) pourra-t-il faire ses expériences projetées pour la fabrication des briquettes si mon ami progressiste de Springfield fait imposer l'anthracite d'un droit de 31 p. 100?

M. HOEY: Le ministre parle d'un droit de 31 p. 100. Qui le propose?

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est le projet Jones.

M. HOEY: Je mets le ministre au défi de citer M. Jones en ce sens.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il me faudra citer les chiffres encore une fois.

M. HOEY: Je vous mets au défi de citer un seul propos de M. Jones en ce sens.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je coupe court aux belles phrases et j'expose crûment le sens de ce qui s'est dit. Voici ce qu'a affirmé mon honorable ami de Springfield dans son discours prononcé il y a quelques jours:

Mais je dis dès maintenant, sans hésitation comme sans équivoque, que le programme de M. Jones comporte un tarif infiniment meilleur que celui que nous avons à l'heure actuelle.

M. HOEY: Très bien.

L'hon. M. MOTHERWELL: Voilà ce qu'a dit mon honorable ami lui-même. Ecoutez M. Jones à présent:

Au point de vue du revenu, notre tarif a piteusement échoué. Je n'entrerai pas dans les détails, mais je dirai que nos importations en Canada sont, en chiffres ronds, d'un billion par année. En 1921, elles ont atteint le chiffre de $1,240,000,000; en 1922, elles sont tombées à $774,000,000; en 1923, elles ont été de $802,000,000; donc elles montent aujourd'hui.

Et l'honorable représentant de Springfield fait ce commentaire:

M. Jones préconise ensuite ce qu'il appelle un tarif uniforme, non seulement quant aux produits manufacturés qui entrent au pays, mais aussi au sujet de la matière première, ce qui, prétend-il, augmenterait le revenu public de 120 millions de dollars.

Et l'honorable député prétend qu'un tarif pareil serait infiniment meilleur que notre tarif actuel. Il ne dévoile pas son projet; mais il accepte cela comme étant ce qu'il trouve de mieux. On invoque pour nous aider les supputations d'un surhomme.

M. HOEY: Le ministre veut-il nous dire où M. Jones préconise un tarif de 31 p. 100?

L'hon. M. MOTHERWELL: Il n'a pas été jusque-là. C'est pour cela qu'il a presque roulé bon nombre de gens.

M. HOEY: Très bien.

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, il n'a pas été aussi loin que cela. Si je ne m'abuse, il a proposé un tarif de 25 p. 100. Il n'en a pas fait le calcul minutieux apparemment; ni moi non plus. Mais voici le document et c'est là-dessus que je me base. Je suppose que tout le monde était en bonne disposition à ce dîner dont j'ai parlé, mais c'est plus sûr de prendre le document même.

M. HOEY: Le ministre parle d'un dîner. Le discours que j'ai cité a été prononcé devant les étudiants de l'Université McGill.

L'hon. M. MOTHERWELL: Cela ne change rien à la chose.

M. HOEY: Il n'y avait pas de dîner.

L'hon. M. MOTHERWELL: Peu importe. Je dis que j'ai eu le plaisir d'entendre M. Jones au dîner du Country Club. Il a pu ne pas le citer exactement à l'université, mais je peux dire que c'est presque littéralement le même discours que j'ai entendu. Cela doit être son thème favori. Ensuite viennent le charbon, les machines à abattre la houille, les béquilles et des bâtons spéciaux pour infirmes. Je marchais avec des béquilles quand j'ai gagné ma première élection et je compatis beaucoup avec ceux qui en portent. Je m'étais cassé la jambe pendant la campagne électorale et je ne voulais pas m'arrêter. Je n'ai jamais eu autant de succès auprès des électeurs. Ensuite il y a les:

Fours à courant d'air pour le cuivre ou le nickel, et la graine de chanvre pour des fins de culture.

Je me rappelle que lorsque nous avons fait tant d'efforts pour établir une fabrique de chanvre à Winnipeg, l'honorable député (M. Hoey) n'a pas cru devoir nous aider et qu'il a effectivement parlé contre le projet. Maintenant il ne veut pas laisser entrer la graine en franchise. Que faut-il faire?

L'honorable député de Brome (M. McMaster) nous a prononcé un vrai discours à la Cobden. Parfois il est difficile de suivre jusqu'au bout son raisonnement, mais nous devons respecter les vieilles doctrines. Les doctrines de nos ancêtres étaient belles, mais elles deviennent épouvantables, lorsqu'il s'agit de les appliquer intégralement.

Maintenant, si mes honorables collègues ont des larmes à verser c'est le moment, car nous arrivons à l'article:

Recueils de cantiques et bibles.

Ces articles sont exempts de droits. On propose maintenant de les frapper d'un droit de 31 p. 100. Coupons cela en deux, si vous voulez bien, et disons 15 p. 100. On ne peut pas accuser l'honorable député qui, pendant des années a si bien prêché du haut de la chaire, de vouloir rendre plus difficile le salut des âmes. Nous allons donc nous retirer ce soir avec des bibles et des recueils de cantiques exempts de droits, tandis que si l'on adoptait le programme de M. Jones, une taxe nous attendrait à notre réveil demain matin. Si l'on ne pouvait pas se procurer ces livres si facilement, peut-être y penserions-nous plus!

L'article suivant se rapporte aux:

Machines à creuser locomobiles (non des charrues) pour le drainage à la tuile des fermes.

C'est encore une autre chose qu'on demandait dans l'Ontario. Ils voulaient des machines à creuser; c'est indéniable. Mais je pense à ceci: Bon sang ne peut mentir. Je me sens toujours attiré vers un Irlandais, mais j'aime aussi lui donner une petite correction quand il la mérite. Mon honorable collègue s'est laissé séduire par les idées de M. Jones. Un tarif uniforme serait d'une dé-

licieuse simplicité. Je suis sûr que le ministre intérimaire des Finances garderait volontiers son portefeuille s'il pouvait dire: Adoptez un droit uniforme et qu'on n'en parle plus. Mes honorables collègues doivent se rappeler qu'autrefois lorsque les terrains étaient à bon marché dans l'Ouest, on les avait grevés d'une taxe de tant par acre. Le ministre de l'Intérieur doit s'en souvenir. Cela représentait à peu près cinq dollars par quart de section. Ce fut très facile; mais quand les terrains eurent augmenté de valeur et que les gens insistèrent pour imposer la plus-value foncière, il a fallu, pour l'uniformité des impôts, en établir la répartition. Ce serait très simple d'avoir un droit uniforme pour tout. On pourrait taxer toutes les matières premières: le chanvre, le tabac, le coton ou n'importe quoi. C'est la méthode préconisée dans le programme fiscal de M Jones. C'est incontestable. Je voudrais bien qu'on me prouve le contraire.

M. EVANS: Le ministre de l'Agriculture crée une impression tout à fait fausse.

L'hon. M. MOTHERWELL: Reprenez-moi, si j'ai tort. Je vais garder le silence pendant une demi-heure pour vous permettre d'expliquer en quoi j'ai tort et si je me suis trompé, je me rétracterai.

M. EVANS: Le ministre crée une fausse impression. M. Jones a dit que 80 p. 100 des articles importés actuellement étaient pour l'usage d'une classe déjà privilégiée. Il ne parle pas d'un droit de 100 p. 100 sur la totalité des articles importés, mais sur 80 p. 100 de ces articles qui entrent déjà pour l'usage de la classe privilégiée.

L'hon. M. MOTHERWELL: Qui va comprendre cela? Il y a une lacune. Je ne comprends rien. Je manque de flair ou alors mon honorable collègue a pris la mauvaise piste.

M. EVANS: Mon honorable collègue veut-il lire lui-même ce qui a été dit.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je suis au milieu d'un discours. Je ne dis pas cela pour porter un défi, mais il s'agit d'un magnifique discours répandu dans tout l'ouest du Canada, prononcé par un des plus capables députés de la Chambre, et je crois que cette déclaration devrait être rectifiée. Le ministre intérimaire des Finances a fait son exposé budgétaire. Peu importe de savoir d'où vient ce document, mais il est de mon devoir de défendre l'exposé budgétaire, de le défendre comme s'il venait de mon père ou de mon frère et, en conséquence, l'honorable député de Springfield ne se méprendra pas. Personne plus que moi n'admire l'honorable député. Je n'ai jamais eu l'habitude d'abuser de la bonté des gens. Je vais permettre à l'honorable député de s'expliquer, mais je compte que personne n'abusera du fait que je me suis assis pour croire que mon discours est terminé, car il ne l'est pas. Je n'en suis arrivé qu'à la lettre "M" et c'est à peu près le milieu de l'alphabet. Il se trouve des centaines d'articles sur la liste des articles admis en franchise. Supposons que nous péchions par excès de charité en disant que M. Jones entendait simplement qu'il s'agissait de l'appliquer à 130 millions de revenus —qu'il voulait simplement dire que l'on devait trouver le montant actuel des revenus. Cela ferait 16 p. 100 ou environ la moitié. Nous allons le prendre ainsi, si vous voulez. Mais je ne vois pas comment nous arriverions parce que l'honorable député de Springfield a adopté cette déclaration au pied levé. Maintenant, que dirons-nous des articles qui ont causé tant de soucis aux honorables députés de Brantford (M. Raymond), de Waterloo-Nord (M. Euler) et Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler)? D'aucuns ont dû suer sang et eau pour faire réduire ces droits. Les honorables députés comprennent qu'on ne laisse pas échapper ce qui nous coûte un travail si pénible. Voici une liste d'articles sur lesquels les droits sont habituellement de 6 à 10 p. 100. C'est peu élevé et ressemble peu à un tarif de protection. D'après le projet Jones, les droits sur ces articles devraient être relevés au point que vous voudrez. S'il ne veut que les 130 millions que nous retirons actuellement et qu'il dit être un revenu insignifiant pour le tarif que nous avons, il faudrait relever les droits à 16 p. 100. Si nous voulons avoir 250 millions, le tarif devra être 31 p. 100, à votre choix. Payez et choisissez. Mais c'est une des choses qui me froissent le plus, parce que cela s'est passé depuis mon entrée dans le cabinet et l'honorable ministre intérimaire des Finances sait quelles difficultés nous avons eu à obtenir certaines concessions. Vient ensuite l'article

Lieuses à grain.

Je me souviens de l'époque où les droits étaient presque 31 p. 100. Nous voyons ensuite:

Semoirs, faucheuses, bineuses, machines à battre.

Je me souviens d'un droit de 35 p. 100 imposé sur les machines à battre. Aujourd'hui, tous les droits sur ces articles sont inférieurs à 10 p. 100. L'an dernier, les membres du parti progressiste ont cru que le budget n'était pas mauvais et il lui ont accordé leur appui, cela pour la première fois en trois ans. Ils n'avaient pas appuyé les deux premiers budgets, mais ils ont appuyé celui de la troisième année, indiquant que, comme parti, ils le confir-

maient. Mais l'honorable député de Springfield n'est pas leur porte-parole, il a bien fait comprendre qu'il ne demandait à personne d'accepter la responsabilité de ses déclarations et je désire que mes honorables amis comprennent bien que je ne leur demande d'accepter aucune responsabilité de cela, parce que je m'occupe uniquement de l'honorable député de Springfield pour le moment. Après tout le travail que nous avons accompli et tous les efforts que nous avons donnés pour faire diminuer le tarif, ces articles vont être relevés à un droit uniforme. M. Jones est homme d'affaires dans cette maison qui produit les Beaverbrooks, et apparemment, on ne peut les fabriquer avec un droit *ad valorem* de 9 p. 100. On impose un droit spécifique, mais en le réduisant en un droit *ad valorem*, on arrive à environ 9 p. 100. Comme je le disais, on ne peut les fabriquer avec un tarif de 9 p. 100 et il préférerait voir ce tarif relevé à 30 p. 100. Il donne de petits dîners, ici et là, puis explique son projet qui semble magnifique au premier abord, mais dont le but est de faire valoir sa marchandise. Telle est la situation. Si l'honorable député veut mettre en doute mes déclarations, je vais reprendre mon siège immédiatement, car il ne s'agit pas de forfanterie.

M. HOEY: Avant que le ministre abandonne ce sujet, pourra-t-il nous dire ce qu'est le tarif sur le menu de houille grasse qu'il demande dans le budget actuel? Je crois qu'il se calcule à environ 50 p. 100?

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est un droit spécifique. J'imagine que certains droits baisseraient, mais voyez le nombre de ceux qui seraient relevés.

M. HOEY: En tout état de cause, le charbon verrait son droit diminuer.

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous ne sommes pas tous des industriels intéressés à la question du menu charbon de houille grasse.

M. HOEY: Et les automobiles?

L'hon. M. MOTHERWELL: S'il n'y avait pas quelque bon côté, ce serait un désastre absolu, et ce l'est déjà assez. Autre coïncidence remarquable à ce sujet, quand il y a deux ans le ministre de l'Intérieur peinait pour obtenir ses crédits destinés à l'immigration, et tenait pendant quatre à cinq jours jusqu'à une heure avancée de la nuit,—et il n'obtint le premier que le sixième jour.—Je rappelle ce fait parce qu'il était encore question de ciment, mon honorable ami proposa très adroitement au Gouvernement actuel de revenir à un projet élaboré par l'ancien gouvernement. Il devait avoir une meilleure opinion de celui-ci dans ce temps là qu'aujourd'hui. Il demandait à ce Gouvernement d'adopter en faveur de la main-d'œuvre agricole de l'Est et de l'Ouest, ou de partout, un plan d'habitation semblable à celui que l'on avait établi pour les villes et que nous étions trop heureux d'abandonner. Chaque maison devait être construite en béton indestructible, et coûter $2,500. Les journaliers de ferme deviendront certainement des personnages si vous les logez dans des maisons semblables lorsque le propriétaire même habite dans une cabane qui ne vaut pas le quart de cette somme. Passons. Le béton est un composé de pierre concassée, de gravier plus ou moins gros, mais surtout de ciment. Ça fait l'affaire de Jones! Se maintenir à la hauteur des Jones, oui, vous y voilà. Quelle remarquable coincidence! Mais je me garderai bien d'imputer quoi que ce soit à mon honorable ami à ce sujet. Le fait de demander la construction en ciment de toutes ces maisons de $2,500 chacune et de prôner ensuite un tarif s'élevant jusqu'à 30 p. 100 est une simple coïncidence. Cette proposition Jones commence à m'agacer. Je me félicite d'y avoir résisté et je plains bien mon honorable ami de s'y être laissé prendre. Il a été induit en tentation, et cela explique tout. L'on dit qu'un Irlandais n'est jamais à court d'argument. Dans ce cas-ci, un Ecossais, l'honorable ministre intérimaire des Finances, l'a mis à quia,—cela arrive quelquefois mais rarement,—en lui demandant s'il approuvait la proposition Jones. Obligé de répondre sur le coup, l'honorable député a commencé par rire: "quand le Gouvernement sera prêt à se prononcer". Cela n'est pas une réponse et il le savait, mais cela lui donnait le temps de réfléchir, ce qu'il eût dû faire plus longuement, à mon sens. Je n'accepte sa réponse que sous réserve, mais il ajouta: "Elle vaut infiniment mieux que le système actuel." Et voilà. Le désir de maintenir la réputation de l'Irlandais pour la riposte lui a joué cette fois un mauvais tour. Mon honorable ami est l'un des membres les plus respectables de cette Chambre et digne d'estime mais ces malices nuisent au Gouvernement et je fais partie du Gouvernement.

J'en suis à la fin de la première partie de mes remarques et je vous prie monsieur l'Orateur de déclarer qu'il est six heures.

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

Reprise de la séance

2e LECTURE D'UN PROJET DE LOI D'INTERET PARTICULIER TENDANT A MODIFER LA LOI DES COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO, 1911

M. CHURCH: Je propose que le projet de loi (bill n° 42) tendant à modifier la loi relatif aux commissaires du port de Toronto, 1911, soit lu pour la deuxième fois.

Ce projet de loi est présenté à la demande des commissaires du port de Toronto. La commission se compose de cinq membres dont trois nommés par la cité et deux par le Gouvernement fédéral. Le projet tend à modifier les pouvoirs de la commission et pour me conformer à une dépêche du maire et des commissaires de la cité de Toronto, que je viens de recevoir. Je proposerai un amendement dans ce sens. Voici cette dépêche:

6 avril 1925.

THOMAS L. CHURCH, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

Le conseil municipal a approuvé cet après-midi le projet modificateur dans la forme suivante: Les commissaires du port sont autorisés à établir sur les propriétés de la commission à Sunnyside, des terrains de jeux, d'amusements, et de récréation ou à confier à d'autres l'établissement et la direction desdits terrains de jeux, d'amusement et de récréation, moyennant certaines conditions, quant à la compensation et à l'administration, et ledit projet de loi approuve et déclare régulier et valide l'usage desdits lots de Sunnyside comme terrains de jeu, d'agrément et de récréation ainsi que la construction par ou pour les commissaires, locataires ou concessionnaires, de bâtisses sur iceux.

W. A. LITTLEJOHN,
Greffier de la cité.

Cette dépêche se rapporte au paragraphe C, le dernier du bill, et étant donné l'entente intervenue entre la cité de Toronto, par l'intermédiaire de son conseil, et la commission du port, je propose que les paragraphes (a) et (b) soient biffés. Les deux parties intéressées sont la ville de Toronto et la commission du port et, à une réunion mixte tenue à Toronto, jeudi dernier, on a accepté un amendement qui satisfait les deux parties, savoir, de demander l'adoption de la clause (c) seulement pour cete session.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député veut bien différer son projet d'amendement, il pourra le présenter lorsque le bill ira en comité. Il est de coutume, à ce stage, lors de l'adoption de la motion relative à la seconde lecture, de référer les bills de cette nature au comité des projets de loi d'intérêt privé.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre reprend la discussion sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre intérimaire des Finances) invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Pour une raison ou pour une autre, le pays en général, y compris les journaux, semble d'avis que nous sommes à la veille d'élections générales. Personnellement, je ne remarque pas beaucoup de signes d'une élection, mais l'impression est tout de même là. Je puis cependant distinguer certains signes d'une élection prochaine dans le fait qu'un bon nombre de nos amis des groupes opposés semblent très occupés à réparer leurs clôtures de ligne. C'est là vraiment une occupation des plus légitimes, et cela explique peut-être certains discours que l'on entend et certaines résolutions que l'on propose dans cette Chambre. Je veux parler de signes d'activité d'une nature plus agréable que l'on remarque le long d'une clôture de ligne. Nos amis de la gauche se sont occupés récemment d'une clôture de ligne, avec l'amendement qu'ils ont proposé au budget. Je n'ai pas cet amendement ici, mais si ma mémoire est fidèle, on mentionne à peine la question du tarif; peut-être ne la mentionne-t-on pas du tout; cependant, nos amis parlent à profusion de protection depuis la présentation du budget. Il semblerait donc qu'ils aient deux politiques, une pour le pays en général et publiée sous forme de manifeste dans les journaux du 4 janvier; ce manifeste a été distribué à profusion dans tout le pays; et une seconde politique, plus soigneusement rédigée sous forme d'amendement au budget, pour les membres de cette Chambre. J'ignore quel effet cette politique peut avoir auprès de nos amis les progressistes, mais même si elle laisse de côté la question de la protection, elle ne peut évidemment pas les intéresser beaucoup.

J'ai ici une coupure du *Montreal Star* intitulé:

Meighen demande la révision du tarif et une commission. Le chef du parti conservateur expose la politique d'ensemble du parti. La conservation des ressources naturelles. Tarif de préférence subordonné à l'emploi des ports canadiens.

Suit ensuite un manifeste que, à mon sens, je suis justifié de discuter maintenant car il indique sous certains rapports du moins, bien plus clairement que ne le fait l'amendement au budget, la politique du parti conservateur. Dans ce manifeste, on déclare ouvertement que l'on se propose de ressusciter la protec-

tion sous toutes ses formes et dans tous ses détails. Tout le manifeste tourne autour de cette question; il vise au retour de la protection telle que la prêchait sir John A. Macdonald et telle que la prêche maintenant le leader de l'opposition (M. Meighen); on veut ressusciter ce genre de protection. Or, cela me rappelle un des récits de la sainte Ecriture au sujet des ossements desséchés qui recouvraient la plaine et que Dieu ramène à la vie. Vous remarquerez, monsieur l'Orateur, qu'il ne fallait rien de moins que l'intervention divine pour accomplir ce miracle. Les ossements se rapprochèrent les uns des autres, moelle à moelle; se revêtirent de muscles et de chair, puis se recouvrirent de peau, après quoi, ils se dressèrent et prirent forme humaine. Maintenant mes honorables amis se proposent de faire revivre les vieilles théories comme celle de la protection. Ils vont ramener la vieille panacée qu'ils ont prescrite depuis vingt-cinq ans; et ce programme parle de préférence. Vraiment, préférence pour préférence signifie aucune préférence britannique. Et on va développer les ports canadiens; en voilà une autre. On va ramener la prospérité à nos ports en expédiant des marchandises sous le régime de la préférence britannique, bien que cette préférence n'existera plus. D'ailleurs, on arrive deux ans trop tard, même avec cette politique. Le ministre des Finances adopta une politique il y a deux ans en vertu de laquelle on ajoutait 10 p. 100 à la préférence britannique, mais à condition que les marchandises entrassent par les ports du Canada. Avec cette politique 99⅛ p. 100 des marchandises imposables venant de la Grande-Bretagne sous le régime de la préférence britannique entrent par les ports du Canada, ce qui laisse ⅞ de 1 p. 100 pour les réformes de mes honorables amis de la gauche qui n'approuvent nullement la préférence. Des ossements desséchés que l'on veut ressusciter? Voyons-en d'autres, maintenant.

Mes honorables amis parlent d'une commission du tarif; qui en fera partie, monsieur l'Orateur. Composée de représentants des manufacturiers, des cultivateurs et des ouvriers. Très joli en théorie. Mais il est réellement surprenant qu'un homme pratique comme le très honorable chef de l'opposition puisse se permettre des caprices et des fantaisies comme cela. Imaginez donc! Nous avons essayé cela depuis trente ans, du moins entre nous. Plusieurs fois, on a proposé de bonne foi,—la chose a même été essayée,—que les manufacturiers et les fermiers se réunissent et essaient d'élaborer un tarif pouvant convenir et plaire à ces deux classes. Mon humble opinion, c'est que la chose est absolument impossible; voilà cependant la commission que mon très honorable ami voudrait établir pour étudier le tarif, pour le remanier, pour soumettre des propositions au cabinet. Le travail organisé doit y être aussi représenté; la tâche en sera-t-elle facilitée ou non. Je l'ignore. Vaudrait autant prendre un chien et un chat, les attacher l'un à l'autre par la queue, les suspendre à une corde à linge et attendre qu'il en résulte de l'harmonie. Je ne prétends pas que la chose soit impossible; je crois que ce serait une belle chose. Mais nous y avons aspiré très longtemps et nous avons failli à la tâche. C'est comme pour la question maritime; mes honorables amis ont aspiré à faire un tas de choses dans le passé, ils ne nous ont rien donné et ils veulent persister à se contenter d'y aspirer. C'est encore un ossement desséché qu'ils veulent restaurer; ils veulent l'entourer de chair, de sang et de nerfs, puis lui insuffler la vie pour le faire tenir debout et lui faire avoir l'air de quelque chose. C'est une chose qui ne peut pas se faire, du moins par la main de l'homme, et je ne crois pas qu'aucune autre main intervienne pour le moment dans ce but particulier.

M. GOULD: J'aimerais à demander au ministre à quand remonte la mort des personnages dont il nous fait voir les ossements. Je n'ai pas entendu parler de mort.

L'hon. M. MOTHERWELL: Ils déclinent graduellement; c'est un cas de dépérissement lent, mais inévitable. Il en reste quelques-uns en vie; il y a encore de l'espoir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que dire du droit sur le charbon? Est-il mort ou en vie?

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous y arriverons dans quelques instants.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parlons-en maintenant.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est le meilleur morceau de tous; je le garde pour la fin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne l'oubliez pas.

L'hon. M. MOTHERWELL: Quand un petit garçon a un bon morceau de pain dont une partie est recouverte de confiture, il garde toujours cette partie pour la fin. J'espère que mon très honorable ami ne m'interrompra pas comme cela. Maintenant, voici le côté comique: quand ces trois classes seront représentées dans une commission parfaite de ce genre, et que la protection sera mise en vigueur sous ses auspices, alors—je prie les progressistes d'écouter ceci—si quelqu'un retire indûment avantage de la protection, la

commission rapportera la chose à mon très honorable ami, je veux dire quand mes honorables amis siégeant en face de moi arriveront au pouvoir, chose dont je ne crois pas qu'il faille nous alarmer ce soir. Mais quand ils seront au pouvoir, cet avantage indû leur sera rapporté et la protection sera retirée. Vaudrait autant placer un homme devant un bon repas et lui dire que, s'il veut en profiter, ce repas va lui être enlevé. La protection n'est-elle pas faite pour qu'on en profite? A quoi est-elle bonne, comme l'honorable député là-bas l'a demandé cet après-midi à l'honorable député de Lincoln (M. Chaplin), si l'on n'en profite pas? Il y a des fois que la protection peut servir à retenir le marché, dans une certaine mesure, et alors on en retire tout l'avantage possible; et il peut arriver que l'autre partie au contrat ait à supporter le coût de la protection. Pas toujours, mais presque toujours, c'est le consommateur qui écope, comme l'a dit l'honorable député de Brome (M. McMaster).

M. ANDERSON: Puis-je demander au ministre comment se composera le personnel de la commission du tarif sous le Gouvernement actuel?

L'hon. M. MOTHERWELL: Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) ne l'a pas encore révélé.

M. ANDERSON: Quelles classes y seront-elles représentées?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je puis dire que la composition suggérée par mon honorable ami n'est pas sotte. Elle n'aboutirait à rien. Il se peut que quelques-uns des groupes mentionnés par mon honorable ami soient représentés dans cette commission, mais non pas comme tels.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lesquels?

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous avons déjà assez de groupes professionnels ici sans commencer à en établir davantage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre n'essaiera-t-il pas de répondre à la question? Essayez toujours.

L'hon. M. MOTHERWELL: Qu'est-ce que le très honorable chef de l'opposition a dit? Je croyais qu'il avait promis d'être sage. Dans tous les cas, voici encore un des ossements desséché. Avantage indu?

On nous en parle depuis au moins cinquante ans, et voilà qu'on le ramène à la vie, qu'on le ressuscite, qu'on le fait renaître et qu'on le rajeunit, mais ce n'est qu'artificiellement.

Voici un autre amas d'ossements desséchés auxquels on tente de redonner vie. Mes honorables amis présentent cette résolution:

Que pour permettre aux produits des provinces occidentales et maritimes d'atteindre ces marchés agrandis, les prix supplémentaires de transport que ces provinces subissent soient acquittés par tout le pays, soit sous forme de contribution aux frais de long transport ou sous une autre forme.

Et cela vient du très honorable chef de l'opposition! Il veut venir en aide aux Provinces maritimes par une contribution extraordinaire qui serait versée par tout le Canada. Et cette résolution est présentée par le même personnage qui fit tout en son pouvoir pour enlever aux provinces de l'Ouest les avantages particuliers dont elles jouissaient sous l'empire de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau. De fait, il en suspendit l'application pendant trois ans, et quand nous l'avons rétablie en partie, il s'opposa de toutes ses forces à cette mesure dans la Chambre. L'an dernier, quand il fit le tour des provinces de l'Ouest, il s'y déclara de nouveau opposé, disant qu'elle n'était pas équitable; qu'il n'était pas juste que les prix du transport exigés des habitants de l'Est du pays fussent réglementés par la commission des chemins de fer, tandis que ceux qu'ont à payer les habitants de l'Ouest le sont par une loi du parlement. Il vient maintenant nous dire à la onzième heure: "Nous voulons qu'on accorde une attention particulière aux Provinces maritimes et nous voulons que les autres habitants du pays en paient les frais." Je ne m'oppose pas à ce principe; je veux seulement découvrir le motif de cette conversion soudaine. Il y a un autre aspect à cet question: les prix de transport exigés par l'Intercolonial des habitants des Provinces maritimes équivalaient à un petit accord du pas du Nid-de-Corbeau dont auraient joui ces habitants, jusqu'à ce que mon très honorable ami les annulât par la fusion de cette voie ferrée avec les chemins de fer Nationaux. Il y a une légère augmentation sur les anciens prix, si je ne me trompe, dans les prix uniformes exigés actuellement par le National-Canadien. Mais mon très honorable ami et son Gouvernement—cela se produisit peut-être quand son ancien chef, sir Robert Borden, détenait le pouvoir, je ne me le rappelle pas—mit fin aux avantages et aux tarifs particuliers qui étaient conformes, je crois, à l'esprit de l'entente en vertu de laquelle les Provinces maritimes entrèrent dans la Confédération. Maintenant l'honorable député et ses suivants viennent nous demander, avec des paroles mieilleuses, une occasion de les rétablir. Trop tard. Pourquoi parlent-ils de la sorte? Oh! ils ont brûlé leurs vaisseaux, ils ont perdu

tout espoir et ils vont verser de nouveau dans les théories protectionnistes. C'est impossible. La protection n'est pas encore complètement abolie; je ne sais pas si nous pourrons jamais voir le jour où elle aura absolument disparu; il peut être impossible de s'en passer tout à fait, et ce n'est peut-être pas désirable; mais en tout cas nous ne voulons pas de la catégorie de protection que prêchent mon très honorable ami et son groupe. Voilà ce qui en est de ces reliques, de cet ossuaire. Ces députés semblent s'attrister du sort qui menace le Canada. C'est la stagnation du commerce que prédit l'honorable représentant de Fort-William (M. Manion). Nous en sommes enveloppés, si on l'en croit, et elle est presque aussi dense qu'un brouillard de Londres. En réalité, un bref examen nous révélera que la défaillance se produit dans les espoirs du parti tory; c'est là qu'on peut voir de l'abattement depuis leur défaite qui a suivi la seconde bataille d'Hastings. Leur ardeur a diminué sans cesse depuis cette époque, et la dernière chose qu'ils désirent est une élection. Je ne sache pas qu'aucun membre de cette Chambre soupire après une élection. On ne recherche pas ces dépenses élevées et ces ennuis, à moins d'y être obligé. La durée normale du mandat d'une législature est de cinq ans. Pourquoi augmenter de 20 p. 100 les frais qui en résultent en tenant une élection tous les quatre ans? C'est ce que vous dira le premier venu. Le cœur des honorables députés de l'opposition se glace à la pensée qu'on pourrait tenir des élections. De là leur abattement.

M. HANSON: Dans quelle circonscription l'honorable ministre a-t-il l'intention de briguer les suffrages, la prochaine fois?

Quelques DEPUTES: York-Sunbury.

L'hon. M. MOTHERWELL: Que mon honorable ami s'occupe de sa circonscription, je m'occuperai de la mienne. J'avoue ingénument que je ne sais pas où elle sera située, mais quatre ou cinq m'ont déjà invité. Je ne sais pas combien d'autres m'inviteront avant que le temps vienne.

Comme je le faisais remarquer, monsieur l'Orateur, il fut une époque où les honorables députés de la gauche désiraient une élection; c'était il y a un peu plus d'un an. Je crois qu'ils auraient accueilli avec plaisir une élection à la fin de l'année où nous avons pris les rênes du pouvoir, alors que nous étions accablés par deux forces qui nous écrasaient, la commission du service civil et la Chambre haute. Mes honorables amis étaient disposés à entrer alors dans l'arène et à prendre avantage de notre apparente impuissance. L'an dernier, quand ils croyaient pouvoir porter des coups terribles à trois ou quatre ministres, les noircir et les diffamer en les présentant comme n'étant rien moins que des honnêtes gens, ils auraient voulu en appeler au peuple; de fait, c'est ce qu'ils firent eux-mêmes dans Hastings-Ouest et ils auraient aimé faire appel au peuple de tout le Canada. Mais je ne rappellerai pas tous les horribles détails de ce désastre qu'ils s'attirèrent eux-mêmes; cela se produisit quand ils désiraient des élections, et ils en ont obtenu. Mais ils n'en veulent pas aujourd'hui et tout le bluff qu'ils pourront faire ne me convaincra pas du contraire. Ils ne sont pas prêts. D'ailleurs qui est prêt? Mais, monsieur l'Orateur, personne dans cette Chambre n'est moins prêt qu'ils ne le sont. Je crois en avoir dit assez au sujet de cette plaine d'ossements. Il faudra s'adresser à Ezéchiel si mes honorables amis gardent l'espoir de faire revivre tout ce bois mort et en façonner quelque chose qui ait la ressemblance du nouveau.

Me voilà maintenant en mauvaise posture vis-à-vis d'un progressiste, au moins, et vis-à-vis de tous les conservateurs, je suppose. Tel est mon sort. J'imagine qu'il en sera de même avec un certain nombre de mes propres amis. Je veux maintenant vous entretenir, un peu, de deux sujets: le chemin de fer de la baie d'Hudson et la route du Saint-Laurent.

Jusqu'à l'année dernière je n'étais pas un partisan bien enthousiaste du chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est une entreprise à laquelle le Canada occidental s'intéresse et dont il attend la réalisation depuis quarante ans. Certains de nos amis ici sont parfois d'opinion que nous ne l'envisageons pas tout à fait comme nous devrions le faire et que nous la considérons en quelque sorte sous un faux jour. Pourtant, monsieur l'Orateur, aussi loin qu'on remonte dans l'histoire de l'humanité, on trouve qu'aussitôt le commerce établi entre les nations, les hommes ont cherché à utiliser la mer aux fins de ses échanges. C'était la voie de transport la plus économique pour les produits, au lieu du mode encombrant et dispendieux des caravanes sur terre. Depuis, l'homme a toujours recherché la voie la plus courte vers la mer pour arriver à faire du commerce avec les nations; et nous ne faisons que manifester cet instinct dont nous avons hérité en recherchant, à notre tour, un accès à la mer. Le Dominion du Canada s'est consacré à cette tâche—les deux partis, tous les partis, si vous aimez mieux, de cette Chambre ont fait de même. Prenez un compas, si vous pouvez en imaginer un assez long, et placez une de ses pointes à Regina et l'autre à Fort-William, or en le faisant tourner vous atteignez Port-Nelson. Alors quand vous expédiez

une cargaison de l'Ouest à Fort-William, elle a à parcourir la même distance que si elle était expédiée à Fort-Nelson, et cette route est de mille milles plus rapprochée du marché que si on expédiait de Montréal. N'allez pas nous blâmer, monsieur l'Orateur, de nourrir ces espoirs. Je me souviens très bien qu'il y a quinze ans on accueillait avec un sourire sceptique l'idée qu'un jour Vancouver pourrait devenir un port, d'où l'on exporterait nos produits en Angleterre par voie du canal de Panama. Le premier article que j'ai lu sur ce sujet avait pour auteur le sénateur actuel l'honorable M. Laird, et en le lisant je croyais, franchement, qu'il était fou à lier. Tout le monde nous disait que l'eau était si chaude par là que le blé allait chauffer et fermenter et des experts furent envoyés avec des thermomètres pour prendre la température du blé en transit. Eh bien, ceux qui savent quelque chose de la conductibilité savent fort bien que la chaleur et le froid ne se transmettent pas dans une masse granulaire comme le blé ou le sable. D'autre part on entend dire de la route de la baie d'Hudson que la température y est trop basse. Il y a des gens qui ne sont jamais contents. J'ai fait une étude de toute cette question, et j'en suis venu à la conclusion qu'il n'y a pas plus de danger que cette entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson ne réussisse pas, qu'il n'y en eut pour le creusement du canal de Panama ou du canal de Suez ou pour la construction du Pacifique-Canadien. Pourquoi y en aurait-il?

Je ne parlerai pas du temps où le chemin de fer de la baie d'Hudson devrait être achevé, car cette question est déjà inscrite au Feuilleton sous forme de résolution. Je voudrais, toutefois, faire un rapprochement. Vous devez vous rappeler, monsieur l'Orateur, l'histoire de Christophe Colomb quand il s'apprêta il y a bien des années à faire voile pour traverser l'Atlantique alors libre. Arrivé à une distance à peu près égale à celle qui nous sépare de la baie d'Hudson, c'est-à-dire à 80 p. 100 de son parcours, son équipage en révolte voulut rebrousser chemin, mais Colomb persista et atterrit sur le continent. Eh bien, voici qu'il y a des Canadiens, je ne dirai pas en révolte, mais découragés qui voudraient nous faire rebrousser chemin alors que nous sommes aux quatre cinquièmes de la route de la baie d'Hudson. Sommes-nous des gens de cette trempe? Est-ce là ce que les Canadiens appellent de l'ambition? L'ambition est d'une trempe plus résistable que cela. A coup sûr, le pays qui a construit le Pacifique-Canadien et a lancé son réseau à travers la région des lacs et des prairies, et par-dessus les montagnes ne peut pas hésiter à compléter, un jour, le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je ne saurais m'exprimer autrement pour le présent à l'égard du député de Prince-Albert et de sa résolution. Déjà, il y a plus de quarante ans, au temps de Hugh Sutherland, on parlait de ce projet; c'était même avant la construction du Pacifique-Canadien. A la vérité c'est à cette époque que nous eûmes l'opinion exacte des experts en cette matière. Ces experts ne subirent aucune influence. On a pu se procurer les renseignements sur ce projet et je me permettrai, tout à l'heure, d'en lire un peu.

Ce que je veux bien faire ressortir c'est ceci: de même que ce fut le parti libéral, qui fut le premier à retourner la terre pour la construction du Pacifique-Canadien sous le contrôle du gouvernement, ainsi le gouvernement libéral de sir Wilfrid Laurier fut-il le premier à commencer la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

On en commença la construction en 1910, le travail se poursuivit jusqu'en 1911. Je me souviens qu'une seule circonscription passa alors aux conservateurs. C'était l'année du traité de réciprocité, et la raison pour laquelle cette circonscription devint conservatrice c'est qu'à son sens nous ne construisions pas cette voie ferrée assez vite. Je parle du comté de Prince-Albert. Quand les conservateurs arrivèrent aux affaires, pour le bonheur ou le malheur du pays—disons pour le bonheur, nous aurons à le prendre pour acquis, en tout cas—quand ils arrivèrent aux affaires, ils prirent l'attitude qu'il fallait, rendons-leur cela. Le ministre des Chemins de fer d'alors fit un voyage à la baie d'Hudson et aux environs de Nelson. Il revint avec un rapport apparemment favorable, car le Gouvernement continua la construction de la ligne; reconnaissons à chacun son mérite. Le gouvernement précédent construisit le pont sur la rivière Kettle, et puis le gouvernement suivant—le gouvernement unioniste, le gouvernement conservateur, le gouvernement hybride, ou le gouvernement libéral et conservateur, vous savez lequel, le gouvernement au nom trop long pour qu'on se le rappelle, celui-là—poursuivit les travaux.

Eh bien, le pays s'est engagé dans l'entreprise; à cette date avancée, il est inutile de discuter la praticabilité de la route de la baie d'Hudson. Il y a plus d'un siècle les colons de Selkirk pénétrèrent au Canada par ce chemin. C'était leur route vers les plaines de l'Ouest—ils n'espéraient pas s'y rendre par voie ferrée—et c'était la route suivie depuis deux cent cinquante ans. Sur l'île du Prince-de-Galles, à l'embouchure du Churchill, il y avait des fortifications qui égalaient presque celles de Québec. C'étaient de splendides fortifications. Les constructeurs les avaient éri-

gées en prévision de l'avenir. Les gens croyaient alors à cette route. Puis considérez les voiliers primitifs de l'époque, sans radio, sans sirènes d'alarme, sans lumières, sans aucun de ces appareils qui aident à la navigation comme il en est aujourd'hui tout le long du St-Laurent. Dans ces conditions, jouissant relativement de peu de facilités, les voiliers primitifs d'alors suivirent cette route durant deux cent cinquante ans. Aujourd'hui nous avons des vapeurs modernes et tout ce qui peut faciliter la navigation, et les navires ne sont pas obligés de donner sur les barrages de glace. L'océan là-bas est le même Atlantique qui baigne les rivages de la vieille Angleterre, c'est un bras de l'Atlantique, une baie et un détroit qui ne gèlent jamais, dans le sens que nous donnons à cette expression, et ne sont remplis de glace qu'au cours d'une période relativement courte. Alors, pourquoi tant craindre? La question de la praticabilité de cette route est réglée depuis longtemps. La seule question qui se pose maintenant devant le pays, c'est de savoir quand nous serons en mesure de construire la ligne. Je suppose, pour parler franchement, que si l'on proposait aujourd'hui pour la première fois soit le projet de la baie d'Hudson soit le projet du canal Welland, il est très probable qu'on en commencerait immédiatement la réalisation en ce moment. Mais nous avons déjà commencé les deux entreprises, nous devons prendre les choses comme elles sont, et il est très important de parachever le canal de Welland. Nous avons inclus une grosse somme à cette fin dans les crédits, et avec raison. Mais il n'y a pas assez de députés en cette Chambre, qui croient à la nécessité de parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson. La raison pour laquelle je parle ainsi et fais particulièrement appel à mes amis de ce côté de la Chambre, c'est que j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours prononcé par l'honorable député de St-Laurent-St-Georges (M. Marler), dans le débat sur le discours du trône. Je surveille ce jeune homme depuis son entrée en Chambre. Il trébuche parfois, à mon avis, mais il recherche la vérité, c'est un vrai Canadien et il s'efforce d'établir une politique bien équilibrée pour le Canada. Il y a quelques semaines j'ai remarqué quelques compte rendus de journaux concernant un discours fait par l'honorable député; l'autre jour, je lui ai demandé une copie de ce discours et il me l'a transmise. Après une lecture attentive de ce discours, d'après ce que je puis comprendre, son ardent désir c'est de faire porter aux forts les fardeaux du faible, et à cause de la dissemblance des divers intérêts, là où le tarif pèse lourdement à une province faible, éloignée, le Canada entier devrait, selon lui, venir en aide à cette province. Mon très honorable ami le chef de l'opposition commence à comprendre cette politique, mais je crains qu'il ne soit trop tard. L'honorable député de St-Laurent-St-Georges prêche une politique d'égalisation des charges, la politique que si nous ne pouvons traiter également toutes les provinces nous devons faire autre chose en guise de compensation. Je n'espère pas réussir autant que lui, mais j'adhère au même principe.

[L'hon. M. Motherwell.]

Je demande à la députation d'écouter avec bienveillance ceux d'entre nous dans l'Ouest qui aspirent à un accès à la mer par la route la plus courte. Que les honorables députés se gardent de préjugés sur ce point. Pour ma part, je suis allé jusqu'aux rapides Kettle par la route de la baie d'Hudson. Je ne me suis pas rendu au fleuve Nelson; j'avais des affaires à Winnipeg et un voyage jusque dans ces parages aurait exigé deux ou trois semaines de plus.

Je n'ai pas pu par conséquent me rendre jusque-là, comme j'en avais le désir. Pour cette raison, je ne connais pas aussi bien les avantages de Port-Nelson que si j'avais pu visiter les lieux moi-même. Je n'habite pas un pays maritime et ma connaissance des ports est limitée; mais je sais que plusieurs ont coûté beaucoup d'argent. Les renseignements que je possède m'ont été fournis par des navigateurs, des ingénieurs, des pêcheurs, des colons et des trappeurs. Je ne sais pas pourquoi on a choisi Nelson au lieu de Churchill. A ce sujet, je désire confier au hansard quelques témoignages qui sont de nature à nous surprendre. Je répète que ces témoignages semblent militer contre le choix de Port-Nelson. Je comprends l'impatience qu'éprouvent nos collègues de l'Ouest, car depuis longtemps on ne sait plus à quoi s'en tenir. Je n'ai pas un mot de blâme à adresser au Gouvernement précédent qui a arrêté les travaux en 1917 et 1918. Je me rends compte que mes intentions seront méconnues en faisant douter de la sagesse du choix de Port-Nelson. J'en suis venu à la conviction que l'on a commis une grave erreur. Comment ce fait-il que je me déclare en ce sens? Je me fonde sur le rapport annuel du département de l'Intérieur pour l'année 1884:

> Le Nelson, sur 30 milles de longueur à son embouchure, emprunte la forme d'un entonnoir d'un mille de large à sa base et s'évasant graduellement jusqu'à mesurer plusieurs milles de large à son embouchure, de sorte qu'il est loin d'offrir tous les avantages naturels d'un bon port.

Pourquoi aller à l'encontre de la nature? Quand on a pour soi toutes les forces de la

nature c'est comme si l'on descendait le courant avec le vent derrière soi; mais quand il faut combattre la nature c'est bien autre chose. Quand je suis passé à Saint-Jean je n'ai pu visiter la baie de Courtenay qui reçoit la marée montante de la baie Française On est obligé d'y pratiquer constamment des travaux de dragage. J'en ai beaucoup entendu parler mais je ne l'ai pas vue moi-même. Je suis arrivé de nuit et je me suis embarqué de bonne heure le lendemain matin. Si je compare Port-Nelson à la baie de Courtenay, je ne sais lequel des deux aurait raison de s'en plaindre. Cependant, je crois qu'il faudra draguer constamment pour entretenir le chenal jusque dans la baie d'Hudson. J'emprunte un court extrait au rapport du lieutenant Gordon qui fut chargé par le gouvernement en 1886 d'une mission d'exploration. Voici le passage:

Je considère que l'estuaire du fleuve Nelson est l'un des plus dangereux à fréquenter par les navires.

Par quelle aberration a-t-on préféré Port-Nelson à Fort-Churchill qui était déjà fréquenté il y a plus de deux cent cinquante ans, où il existe un port naturel protégé de tous côtés et où l'on a accès par une passe de moins d'un demi-mille de largeur en eau profonde. Si même on voulait l'agrandir, ce serait la chose la plus facile du monde et il suffirait à nos besoins pendant encore longtemps. Le lieutenant Gordon ajoute:

Je ne puis que répéter ce que j'ai été dit: que le havre de Nelson ne peut servir de port et que toutes les sommes qu'on pourrait y dépenser n'en feront pas un lieu sûr pour les navires.

Si l'on veut exécuter quand même ce projet, on pourra toujours le faire, mais on restera enlisé dans le fleuve. Nous possédons le témoignage du capitaine Bernier sur ce sujet. J'aimerais bien le connaître, mais je ne l'ai pas encore rencontré. C'est un marin qui a fait de la navigation, ce n'est pas un théoricien, c'est un explorateur qui presque tous les ans a visité les mers septentrionales. Il connaît les glaces et les dangers qu'elles présentent. Il a conduit des vaisseaux depuis l'âge de dix-sept ans. Je crois qu'on m'a dit qu'un jour il s'était adonné à la culture. Après un essai infructueux il est revenu à la navigation. Il a peut-être eu des malchances. En surveillant bien son affaire, l'agriculture peut encore faire vivre son homme. Mais voici ce que dit le capitaine Bernier:

Dans le baie d'Hudson, d'après l'expérience que j'ai acquise, il existe deux havres: Port-Nelson, qui ne pourra jamais faire un port, parce que le fleuve charrie tant de vase et de plus chaque printemps la fonte des glaces dérange l'emplacement du chenal de l'année précédente. Par conséquent, tout navire ne peut remonter l'estuaire sans s'assurer auparavant de la configuration du chenal ou même il peut être obligé de décharger sa cargaison en avant du port. Je considère que le Canada est trop pauvre pour entretenir un port à Nelson.

M. BIRD: Qu'elle est la date de ce document?

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est la déposition du capitaine Bernier faite en 1923 devant la commission d'enquête sur les grains.

Que faut-il penser des ingénieurs? Je ne veux rien dire pour les déprécier, mais vu l'opinion du capitaine Bernier, je dirai ce que je pense. Je continue:

A Port-Nelson il faudra bâtir sur le sable ou faire des fondations.

On sait ce qui arrive à toute fondation établie sur le sable. Au sujet du Dr Bell il a ceci à dire:

La difficulté de faire la carte du rivage se trouve augmentée par le recul constaté de la mer chaque année.

L'eau est peu profonde à cet endroit. Il s'agit d'un port exposé aux marées; la mer baisse beaucoup et il faut que les navires déchargent leurs cargaisons quand même. Ce port toutefois possède deux avantages dont je parlerai tout à l'heure. L'un de ces avantages ne compte guère, mais l'autre est assez important.

Voici le rapport de M. Joseph Robson, l'arpenteur de la compagnie de la baie d'Hudson:

Lundi, le 15 juillet 1745, à 7 hrs 15 du matin, nous avons mis à la voile avec le grand canot de la factorerie, en compagnie du capt. Fowler; nous sommes partis d'à bord du *Sea-Horse*, qui était alors à l'ancre dans la crique de Cinq-Brasses, pour faire des sondages et explorer le fleuve Nelson. A 7hrs 38 minutes, à la hauteur de la balise plantée à l'entrée de la crique de Cinq-Brasses, la profondeur de l'eau a diminué d'un pied; nous sommes à la morte marée; le vent souffle du N.-E.; la brise fraîchit.....
A 10 hrs 16 minutes, la profondeur de l'eau était de trois brasses; nous étions du côté nord du banc de sable qui sépare la passe aboutissant aux deux fleuves Nelson et Hayes.

Et il ajoute:

Nous avons gravé nos noms dans l'écorce des arbres à l'extrémité N.-E. de l'île du Phoque.

Nous avons atteint une profondeur de huit brasses et demie au sud est à environ trois milles; nous avons aperçu de cet endroit une pointe ou banc de roches du côté sud, à une distance d'environ ⅔ de mille; les sondages ont indiqué une profondeur de trois brasses. Cette pointe de roche perpendiculaire sèche jusqu'à une hauteur de trois ou quatre pieds et elle s'élève, semble-t-il, à deux ou trois milles du rivage; cependant il y a des bas-fonds qui sèchent à marée basse sur tout le parcours jusqu'au rivage de sorte qu'un homme peut se rendre à pied à partir de ces roches jusqu'à la terre ferme.

Voilà qui indique que, dans l'idée de ces hommes très pratiques bien que peu versés dans les théories du génie civil, le projet est réalisable. Ces hommes agissent et ils nous donnent une opinion basée sur les faits. Ils sont du même type que le capitaine Bernier sous ce rapport; peu importe les théories des

ingénieurs, il a visité lui-même ces parages. Et il a fait part sous serment des connaissances qu'il a acquises à la commission des grains. Les extraits que j'ai cités sont à l'encontre du choix de Port-Nelson; cependant, voici une opinion qui favorise Fort-Churchill de la part de sir Henry Lefroy, le secrétaire de l'Association géographique de la Grande-Bretagne:

Il (Churchill) deviendra incontestablement le port d'expédition des produits agricoles des vastes territoires du Nord-Ouest ainsi que la route par laquelle les immigrants prénètreront dans la région.

Au temps de lord Selkirk, voici la route que suivaient les pionniers:

Ils hivernaient à un endroit entre les rapides Kettle et Nelson pour continuer leur route jusqu'aux établissements de la rivière Rouge, une fois le printemps venu. C'était avant la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Personne ne songe plus à suivre cette route, parce que cela n'est plus nécessaire. C'est la preuve toutefois que les premiers pionniers avaient eu la vision de la possibilité de pénétrer dans le Nord-Ouest par la route de la baie d'Hudson, un grand bras de l'Atlantique.

Le docteur Bell, le directeur du service géologique du Canada, au cours d'un discours qu'il prononça devant la Société royale de goégraphie, au mois d'octobre 1881, —c'est-à-dire l'année même où fut adjugé l'entreprise de la construction du Pacifique-Canadien,—déclarait:

Le fleuve Churchill est remarquable parce qu'il a un magnifique mouillage à son embouchure; l'eau y est profonde et l'on y trouve tous les avantages naturels pour les fins du trafic moderne.

Demandez à un pilote du Saint-Laurent ou d'ailleurs ce qu'il désire. Et il vous répondra: de l'eau profonde et un bon littoral. Il ne tient pas à piloter un navire dans des endroits où il est obligé de retenir son souffle de crainte de se jeter sur des écueils à fleur d'eau. M. George A. Boyne, ingénieur civil, a rendu témoignage devant la commission des grains. Voici ce qu'il a dit:

Le port de Churchill est l'un des plus beaux que j'aie jamais vus. La nature l'a comblé de tant d'avantages en ce qui regarde la protection contre les tempêtes et la profondeur de l'eau, qu'il est apte à prendre rang parmi les ports maritimes de première classe sans qu'il soit nécessaire de l'améliorer.

Prenez bien note de ce passage.

Il est apte à prendre rang parmi les principaux ports maritimes.

Cela veut dire qu'il est digne d'être classé avec les ports de Québec, Montréal, Halifax et Saint-Jean. Qu'avons-nous à craindre? Qu'adviendra-t-il si nous avons un port maritime de plus? Est-ce qu'il en résultera quelque chose de mal pour nous?

M. William Smith, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, dans un article qu'il a publié dans le *Nautical Magazine,* s'exprimait ainsi qu'il suit:

La pierre se trouve au bord de l'eau prête à être déposée à l'intérieur des quais et la nature a laissé bien peu à faire, semble-t-il, pour en faire un port spacieux, capable de suffire aux besoins du trafic sur une vaste échelle. Et ce qu'il y a d'encore plus important, un débouché par la baie d'Hudson constitue la seule route absolument indépendante qui puisse jamais être établie entre la Grande-Bretagne et ses possessions de l'Amérique du Nord.

[L'hon. M. Motherwell.]

La seule route? Je me demande si c'est bien exact? Voyons donc un peu comment s'effectue le transport de notre grain à l'heure actuelle. A venir jusqu'à l'été dernier, je ne me suis jamais rendu compte que nous dépendons du bon vouloir d'un pays ami pour l'expédition de chaque wagon de grain qui quitte le sol canadien à destination de l'Europe. Si notre grain prend la route de Vancouver, il doit passer par le canal de Panama, qui n'est nullement dans notre dépendance. Il existe une entente internationale, je le crois, mais les honorables députés savent ce qu'il advient quelquefois des ententes de cette nature.

Je ne doute pas de difficultés de cette nature, mais le grain expédié par la route de l'Ouest ne suit pas une route indépendante; il passe par un magnifique canal construit par nos voisins du Sud. Chaque boisseau de grain qui part de Fort-William et de Port-Arthur pour être dirigé vers Montréal ou Buffalo doit traverser le Sault américain au Sault-Sainte-Marie. Pour quelle raison? Parce que le sault du côté canadien n'est pas assez profond pour que les navires des Grands lacs y passent. J'ai visité l'endroit l'été dernier et j'ai constaté que c'est là la situation. Strictement parlant, il est donc exact que c'est la seule route indépendante dont il vaille la peine de parler entre les grandes plaines de l'Ouest et les marchés extérieurs. Je ne crois pas que nous éprouvions jamais de difficultés à ce sujet.

A mes amis de Montréal et de Québec, je dis que nous sommes tous fiers de ces ports; plus nous sommes prospères et plus ils se développent. Mais qu'est-ce donc qui fait la grandeur du port de Montréal? C'est la grande région fertile qu'il dessert.

Laissez-moi vous lire ce rapport sur Churchill:

Un port tel que celui de Churchill sur la baie d'Hudson serait plus avantageux que ceux de Montréal ou de Québec en ce sens qu'il communiquerait directement avec la mer, et à l'automne les navires ne seraient pas exposés à être pris dans les glaces, comme cela arrive de temps à autre sur le Saint-Laurent. On a discuté la longueur de temps que durerait chaque année la navigation dans le détroit et la baie d'Hudson. Il ne semble guère prouvé que le détroit pas plus que la baie ne soit fermé en aucune saison.

Pourquoi manquer de courage à cet égard, surtout si nous avons un projet de la nature de celui qu'a décrit l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler) et si nous l'abordons avec l'idée de grouper toutes les provinces en une grande famille canadienne, chacune d'elles prenant à cœur les

intérêts des autres, les fortes provinces du centre indemnisant de quelque façon les provinces plus faibles s'il est jugé nécessaire de leur imposer quelque fardeau. Je m'efforce de parler au nom des provinces de l'Ouest en disant que parfois nous avons la sensation d'être enfermés comme des rats dans un piège. Nous voulons parvenir au monde extérieur par le plus court chemin. De nos jours tous recherchent les chemins les plus courts. A Ottawa, par exemple, si l'on peut s'épargner un demi-pas on franchit la propriété du prochain. C'est ce que nous voulons, mais d'une manière légale et pratique. Cela signifie un essor considérable pour nous. L'Ouest ne prospérera pas dans la mesure de ses forces tant qu'il n'aura pas ce port, tant qu'il ne saura pas si c'est bien un port ou un cauchemar. Nous voulons l'exécution de ce projet et nous croyons qu'il se réalisera. Voilà quelques-uns des motifs pour lesquels nous pensons en être capables et, si oui, on n'entendra plus de ces jérémiades parfois justifiées.

Ceux qui ont étudié ces questions savent qu'il y a quelque chose de défectueux. Ils n'ignorent pas que c'est ici que l'opinion est soulevée et que l'influence se fait sentir et ils en sont irrités. Ils se tournent vers l'Ouest dont les montagnes atteignent les nues. Ils dirigent leurs regards vers l'Est; ils n'ont jamais habité ce territoire qui est très loin de leur propre pays. Ils ont peur de l'Est parce qu'ils ne nous connaissent pas. C'est une histoire qui n'en finit plus quand nombre d'autres racontent leur propre version. Nous voulons sortir par ce débouché et ceux qui en bénéficieront le plus sont les habitants de l'Est. De cette façon, les anciens immigrants auront un regain d'espoir et c'est ce qui attire les nouveaux. Lorsque ces anciens immigrants sentiront qu'ils font un travail utile, qu'ils sont un élément du progrès du pays, ils retourneront dans leurs contrées pour exhorter leurs compatriotes à revenir avec eux. Ils leur diront: "Il fait bon de vivre dans ce pays; nous sommes tous bien traités, et nous réussissons dans nos entreprises." Vous n'aurez pas les immigrants en assez grand nombre, tant que cela ne sera pas fait, et, si ce projet se réalise, Montréal, Québec, les Provinces maritimes et tout l'Est seront plus prospères et plus importants que jamais. Notre puissance d'achat en sera augmentée, et si l'Est a des prix raisonnables, nous achèterons les marchandises canadiennes de préférence mais nous n'agirons pas comme nous l'avons fait après la défaite de la réciprocité, lorsque, serrant les poings, plusieurs parmi nous avons dit qu'on ne nous forcerait pas à acheter de l'Est. C'est un mauvais esprit. Je suis heureux de dire que nous regrettons cette conduite. Lorsque le droit de douane est raisonnable, un droit pour des fins de revenus, tel que nous en avons maintenant sur les instruments aratoires, nous sommes animés par notre ancien bon esprit, et nous disons: "Les autres choses étant égales, nous serons les clients des Canadiens." Mais après la disposition de la réciprocité, nous avons été loin de parler dans ce sens. Assez sur ce sujet. Le Dr Bell continue:

> Les seuls ports sur la rive occidentale de la baie d'Hudson sont ceux qui sont formés par les embouchures des rivières, mais aucun d'eux, à l'exception de celui de Churchill, ne peut donner accès à des vaisseaux d'un tirant d'eau de plus de 10 ou 11 pieds et seulement qu'à marée haute.
>
> Un port comme celui de Churchill, sur la baie d'Hudson, serait plus avantageux que ceux de Montréal ou de Québec en ce sens qu'il communiquerait directement avec la mer, et à l'automne, les navires ne seraient pas exposés à être pris dans les glaces.

Cela ressemble à un autre témoignage que j'ai cité de sorte que je n'irai pas plus loin:

> Le port de Churchill ne gèle pas avant novembre et la mer est libre tout près durant tout l'hiver.

De l'eau salée! Plusieurs pensent que c'est une baie d'eau douce. Non pas, c'est l'océan Atlantique. Au milieu du détroit on ne voit aucune des deux rives. En été tous seraient certains de se trouver sur l'Atlantique. Naturellement, en d'autres temps, on serait sûr de ne pas y être. Jusqu'au mois d'août, on rencontre beaucoup d'icebergs dans le nord de l'Atlantique. Pourquoi irions-nous nous frapper sur eux plus dans la baie d'Hudson que dans l'Atlantique. Toutes ces histoires d'icebergs ne sont qu'une excuse. Le capitaine Bernier, en un autre endroit, dit que la baie d'Hudson est navigable au moins quatre mois de l'année, et en ajoutant 10 p. 100 au coût de construction de nos bateaux pour les couvrir de plaques suffisantes pour soutenir la pression de la glace, on pourrait compter sur un mois de plus, de sorte que la saison de navigation serait de cinq, sinon de six mois. Et encore:

> Baie d'Hudson.—La rive occidentale est basse et n'offre qu'un port qui soit bien à l'abri, spacieux et où les embarcations puissent mouiller en parfaite sûreté, Churchill, à 200 milles de la factorerie d'York.

"En parfaite sûreté"! N'est-ce pas que le navigateur qui parcourt les mers du monde soupire après un port pareil lorsque la tempête menace son navire? Pourquoi ne procède-t-on pas à la réalisation de ce projet? Il y a l'histoire que je puis bien vous raconter ici,—je connais le nom du monsieur mais je ne le divulguerai pas.—de cet individu qui obtint un homestead sur le port de Churchill, se fit céder toute la plage et vendit bon nombre de lopins. Les honorables collègues se rappellent

sans doute cette époque de frénésie dans la spéculation foncière; il doit y en avoir parmi nous qui se firent rouler dans ce temps-là, peut-être pas à propos de Churchill mais d'autres emplacements dont la valeur n'existait que dans les prospectus des agents d'immeubles. C'était là un des grands ports du globe. Peut-être quelqu'un venait de lire cela et croyait que le développement allait se réaliser tout de suite. Il ignorait sans doute que l'équipage comptait autant d'officiers, non pas insurgés mais découragés, que celui de Colomb et qu'ils voulaient rebrousser chemin. Je ne sais quel gouvernement était responsable en cette occurrence, je puis donc en parler à mon aise; mais quelqu'un exprima l'avis que le port de Churchill n'avait pas la valeur que lui attribuait le propriétaire du homestead et un ingénieur conseilla aux intéressés d'aller au moins jusqu'à Nelson, ne fût-ce que pour échapper à ce colon ambitieux, et d'ouvrir le port à ce dernier endroit. Et cet ingénieur donc? La seule explication que j'en aie entendu,—et je la comprends,—est celui-ci: un ingénieur n'aurait pas grand'chose à faire pour ouvrir le port de Churchill; le Créateur lui-même avait fait ce port et on cherche en vain à perfectionner Ses œuvres. Mais il n'en était pas ainsi à Nelson; là-bas un ingénieur avait des difficultés à affronter. Pourquoi aller à Churchill? Un ingénieur ne pourra jamais se faire une réputation à Churchill puisque tout y est fait d'avance. Voyez plutôt Nelson; la baie est exposée, le chenal est incertain, mais il est vrai que le port est meilleur que nous le croyions voilà quelques années. La saison ouverte arrive un peu plus tôt à Nelson, mais il y a les marées basses, des étendues immenses de vase, un chenal très éloigné de la terre ferme; il faut un demi-mille de viaduc métallique pour y avoir accès et même pour arriver au viaduc il faut traverser pas mal de vase, et au bout de tout cela une île artificielle. Imaginez cela! Sur un demi-mille un pont de tréteaux, semblable à une rangée de ces pupitres, pour traverser la plage de boue et arriver au chenal qui varie constamment à Nelson. Et ensuite il faut édifier une grande île pour y construire des élévateurs comme ceux de Montréal. L'homme qui a bâti sur le sable me paraît être un sage à côté de celui-ci. Pourquoi y a-t-on été? Jusqu'à présent on a dépensé à Nelson six millions de dollars; et on croit que le port pourrait être établi à Churchill pour la moitié de ce qu'il faudrait pour terminer les travaux commencés à Nelson. Ceux d'entre vous qui connaissent le dragage savent quelle lenteur on peut attendre d'une drague du Gouvernement, surtout s'ils ont jamais visité quelques-unes des écluses sur le Saint-Laurent: les éclusiers sont forcés d'affecter un homme à la surveillance des dragues pour s'assurer si elles avancent. Quant au dragage du port de Nelson on y creuserait d'ici au jour du dernier jugement avant d'obtenir des résultats. Ceux qui connaissent la rivière Saskatchewan savent que le chenal suit rarement le même lit deux fois: ce n'est que du sable mouvant. Encore, ceux qui connaissent la baie de Fundy savent que la marée vient tantôt par ici tantôt par là, que le moindre obstacle suffit pour en détourner le cours et que parfois la mer bat la rive opposée au profit des terres qui l'avoisinent. Il y a lieu de croire que les ingénieurs cherchant à réussir pour se faire une réputation, optèrent pour Nelson. Seulement, au dire du capitaine Bernier, le Canada est trop pauvre en ce moment pour tenter des entreprises fantastiques de ce genre. En présence de preuves aussi péremptoires allons-nous refuser obstinément à renoncer à cette entreprise futile? Il se peut que j'aie été abusé par des gens malhonnêtes quand j'ai visité cette région; toujours est-il que j'y ai rencontré nombre d'hommes de toutes sortes qui m'ont plutôt laissé entendre que Nelson ne donnait pas entièrement satisfaction. J'ai rencontré des ingénieurs qui, j'en suis sûr, ne me donneraient pas de faux renseignements; je ne les nommerai pas, crainte de leur créer des embarras. Ce sont des hommes d'excellente réputation dont je serais toujours prêt à accepter la parole et ils ont affirmé qu'il y avait eu erreur; mais ils ne voulaient pas en dire bien long. Toutefois le doute était impossible touchant l'opinion de gens plus loquaces, des trappeurs, des mineurs et des pêcheurs. Qu'on me permette de citer le lieutenant A. R. Gordon de l'équipe officielle de 1886:

> Ce port (Churchill) est tout désigné comme terminus de chemin de fer. Les quais nécessaires pourraient se construire sans difficulté et à bon marché et on pourrait agrandir sans grands frais le bassin d'eau profonde. Il y a au bord de l'eau une carrière qui offre toute la pierre qu'il faut pour la construction des quais et des jetées et la nature semble avoir tout prévu pour faire de cette baie un port spacieux pouvant suffire à un très gros mouvement.

Voilà qui est clair et net. Alons pourquoi allons-nous à l'autre? Je ne le sais pas; et l'explication qu'on en suggère n'est pas satisfaisante.

Dire qu'on s'est tourné vers Nelson pour déjouer les plans de l'ambitieux colon blotti à Churchill, est une explication insuffisante. Peut-on imaginer des ingénieurs prêts à risquer leur réputation en se lançant dans une entreprise susceptible d'échouer, simplement dans l'espoir de la rehausser si l'entreprise réussissait, alors que les chances de réussite étaient si minces? Peut-on imaginer une chose pareille? C'est une explication que je ne peux

comprendre. La nature humaine est si étrangement contradictoire que si on avait choisi Churchill, il y en a qui auraient préféré Nelson. Mais il n'est pas douteux que la grande majorité de ceux qui sont au courant des faits ne convienne que les preuves en faveur de Churchill sont incontestables; il y a là une grande richesse que l'on a ignorée.

Un des avantages du port de Nelson, c'est qu'il est libre dix jours plus tôt, étant situé à environ 120 milles plus au sud. Mais le point essentiel n'est pas de savoir si le port de Nelson est libre plus tôt; la chose importante, c'est la navigation dans le détroit d'Hudson. Que le porte de Nelson soit ouvert dix jours plus tôt, peu importe. D'autre part, on est à 90 milles plus près de la mer en passant par Nelson, c'est-à-dire qu'en passant par Churchill on a 90 milles de plus à faire en chemin de fer. La seule compensation, c'est que le trajet sur mer serait raccourci d'autant, mais c'est bien moins important que 90 milles sur terre. En outre de Churchill à Kettle Rapids, il y a de ce côté-ci pas mal de terrains marécageux, ce qu'on appelle le "muskeg"; mais cela ne présente pas d'inconvénient, parce qu'on peut facilement l'enlever; cette tourbe se roule comme un tapis et on n'a qu'à le faire geler. On n'a pas besoin d'ingénieurs pour cela; n'importe qui peut le faire. On ne peut pas dire que le climat n'est pas rigoureux là-bas, car on sent bien le froid; mais la ligne est à l'abri du vent et des rafales de neige. La distance est de 400 milles, le niveau s'abaissant de 800 pieds en allant vers la baie. C'est le seul chemin de fer dans l'Amérique du Nord qui ne soit pas hypothéqué; on n'y trouve pas non plus de dangereux passages à niveau. Qu'on me permette de citer le rapport du capitaine S. W. Bartlett, dans l'histoire de la Croisière du Neptune en 1903-1904:

> Les embouchures de toutes les grandes rivières au sud de Churchill sont plus ou moins comblées par les dépôts de sable ou d'argile charriés par les cours d'eau. Par suite de ces obstructions, de petites embarcations seulement peuvent pénétrer dans les embouchures de ces rivières et les plus gros navires sont obligés de mouiller dans les rades dangereuses généralement à plusieurs milles de la terre sèche la plus rapprochée.
>
> L'entrée du port de Churchill, si elle était aidée par quelques repères et lumières, serait relativement aisée, car le chenal d'approche est assez profond et large. En dedans des pointes de l'embouchure le port remonte le cours d'eau sur à peu près un mille avec quelques endroits peu profonds dans sa partie supérieure qui pourraient disparaître facilement au dragage. La profondeur générale du port est de quatre brasses à quatre brasses et demi.

Je suis en faveur du chemin de fer de la baie d'Hudson et après tout je suis heureux qu'on ne l'ait pas trop vite continué jusqu'à Nelson. En effet, si ce qu'on dit était vrai, ç'eût été une vrai calamité; le projet aurait été ruiné pour la présente génération. Il est vrai que déjà une génération s'est épuisée en attendant la réalisation de cette grande entreprise; mais on en aurait vu passer une autre avant d'obtenir des résultats pratiques en passant par Nelson. C'est mon opinion, à l'appui de laquelle j'ai cité des autorités. La preuve la plus convaincante est celle que fournit le capitaine Bernier. Non pas que je ne fasse pas de cas de nos hommes de science; j'ai au contraire beaucoup de respect pour eux et pour nos ingénieurs. J'ai une haute estime pour nos experts et l'on ne peut pas se passer d'eux. Mais dans le cas qui nous occupe, j'ai encore beaucoup plus de respect pour un homme comme le capitaine Bernier, qui n'a cessé de commander des navires depuis l'âge de dix-sept ans. Il sait ce qu'il dit, comme seul pourrait le faire un homme d'expérience. C'est pour cela que je suis assez content qu'on n'ait pas mis à exécution le projet de la ligne de Nelson. Je tiens à ce qu'on entretienne la voie en bon état jusqu'à Kettle-Rapids et je veux aussi qu'on décide quel port il faut employer. Je n'ai pas besoin d'en dire plus long à ce sujet. Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) en parlera dans son exposé annuel sur les chemins de fer. Si on aborde la résolution de l'honorable député de Prince-Albert (M. Knox), le ministre des Chemins de fer aura probablement une déclaration à faire à ce sujet.

Je suis revenu de la baie d'Hudson à Fort-William pour venir dans l'est en suivant la voie du Saint-Laurent. Il y avait beaucoup d'encombrement à l'époque; c'était au commencement de septembre et le blé s'expédiait. Il y avait peu de demande de la part du marché anglais, si bien qu'il s'accumulait à Montréal et ainsi de suite jusqu'à Port-Colborne. Nous n'avons pas pu avoir un navire à grain pour aller à Port-Colborne et nous avons dû nous contenter d'un bateau de voyageurs ordinaire. Une fois arrivés, nous avons trouvé six ou sept grands navires des lacs pouvant contenir de trois à cinq cent mille boisseaux chacun, qui étaient dans l'impossibilité de décharger leur cargaison dans les élévateurs. Notre route de l'Est est hors d'usage; elle est dix ou quinze ans en arrière des besoins du pays. Cependant, une fois le canal Welland terminé, les navires des lacs supérieurs pourront continuer tout droit à Brockville, Kingston ou Prescott, enfin où se trouvera le terminus, et ils pourront transporter le grain à meilleur marché que dans les conditions actuelles. Les chemins de fer n'auront aussi qu'un endroit à atteindre et il sera donc possible d'éviter l'encombrement à Prescott, ou à l'endroit qui sera le terminus. Montréal a la moitié de l'espace d'emmagasinage de Buffalo. Des gens

sont surpris de voir la compagnie coopérative de la Saskatchewan construire un élévateur à Buffalo, mais c'est simplement parce qu'elle dispose de bien plus d'espace à cet endroit. Les anciens canaux ont été pour ainsi dire tous abandonnés et nous expédions le grain assez rapidement à New-York, directement pour éviter l'encombrement. Si un navire doit attendre trois semaines à Port-Colborne avant de pouvoir décharger son grain et parfois avant de pouvoir licencier son équipage, le fret ne pourra jamais se transporter à bon marché. Nous ne pouvons compter avoir des transports à bon marché dans nos eaux intérieures tant que le canal Welland ne sera pas terminé. Certains des plus grands navires ne pourront pas passer par le canal, mais la plupart y passeront. Ceux qui ne pourront pas utiliser le canal iront à Port-Colborne et les autres iront directement au point terminus et, par ce moyen, presque tous les avantages du Saint-Laurent canalisé et creusé peuvent s'obtenir sans dépenser les sommes immenses qu'il faudrait pour l'amélioration et le creusage du Saint-Laurent entre Prescott et Montréal; parce que le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et les bateaux du canal sont disponibles pour le transport du grain. Quand notre population sera plus nombreuse pour en payer les frais, on pourra terminer le projet du canal Welland et je crois que nous pourrons alors obtenir une réduction de 2c. ou 3c. dans le tarif de transport jusqu'à Montréal. Il en coûte quatre fois plus par mille pour transporter le grain de Port-Colborne à Montréal que de Fort-William à Port-Colborne. Il nous a fallu dix-neuf heures pour passer le canal Welland et le brouillard nous a arrêté deux heures. Si cela s'était produit dans la baie d'Hudson vous en auriez entendu parler dans tout le pays, mais vous n'en savez rien quand cela se passe au canal Welland. Salut à ces citoyens qui, il y a un siècle, ont commencé notre système de canaux. Certains de nos grands-parents ont remonté les rapides de Montréal jusque dans l'Ouest par tous les moyens dont ils pouvaient disposer; à la rame, à la perche ou en marchant et je ne puis trop louanger les Canadiens de cette époque qui ont conçu et exécuté le projet d'un système de canaux du Saint-Laurent. Cependant, ils sont insuffisants pour nos besoins actuels. Il nous a fallu soixante-huit heures pour aller de Port-Colborne à Montréal, distance de 320 milles et cela représente 4½ milles à l'heure. Il est impossible de transporter du grain à bon marché par ce moyen, ce n'est qu'une fois et demie plus rapide qu'un relai de chevaux. Dans les 64 milles de canal, nous avons parcouru moins de 2 milles à l'heure. Ne vous attendez pas à des tarifs réduits en employant ces systèmes moyenâgeux; ils étaient fort bien dans leur temps, mais ne peuvent suffire aux besoins d'aujourd'hui. Il faudra six ans pour terminer le canal et quand il sera terminé, je crois que les trois quarts des avantages d'une canalisation du Saint-Laurent ne vaudront pas mieux que les facilités de transport offertes par le canal Welland quand tous les navires des lacs supérieurs pourront décharger directement à Prescott ou à l'endroit du terminus.

Les tarifs de transport des lacs se sont discutés ici et parfois avec beaucoup d'animation. Je m'étais presque convaincu que le remède se trouvait dans la suppression des lois du cabotage. Cela semble bien, car cela attaque quelqu'un. Mais voyons la situation à Port-Colborne, par exemple, comme je vous l'ai décrite, alors que six ou sept navires ne peuvent décharger leur cargaison; alors que les tarifs étaient peu élevés parce que les transporteurs observaient un contrat conclu au début de la saison; on transportait du grain à Montréal pour 6c. le boisseau. Est-ce que la suspension des lois de cabotage et l'apport d'un nombre double de navires n'augmenterait pas l'encombrement? A moins d'avoir vu de près cet état de choses il est difficile d'en saisir la signification, mais je vais l'expliquer à ma manière: Un élévateur reçoit le grain très rapidement et dix wagons attendent pour être déchargés. Est-ce que cela améliorerait les choses que d'en amener dix de plus, ou bien si cela ne rendrait pas l'encombrement pire? Comprenez-moi bien; si on en impose aux expéditeurs, si les tarifs sont excessifs comme il y a deux ans à un moment où aucun encombrement n'existe à Port-Colborne ou à Montréal et où les cargaisons peuvent se décharger rapidement, la libre entrée d'autres navires procurera une concurrence qui pourra être de quelque secours. C'est seulement dans une semblable situation qu'on devrait agir.

Il me semble que les navires des lacs supérieurs n'ont aucune raison de demander des tarifs plus élevés pour le transport à Port-Colborne et les ports de la baie, que pour le transport à Buffalo, qui se trouve un tout petit peu plus loin. C'est seulement quand l'encombrement existe que l'on peut excuser les tarifs élevés. Conséquemment, lorsqu'il n'y a pas encombrement le contrôle prévu par la loi devrait être exercé de façon à ce qu'on n'en profite pas pour élever les tarifs et exiger plus pour les courtes distances que pour les longues. Il m'est possible d'imaginer Port-McNicoll et d'autres ports dans la même situation qu'était Port-Colborne et n'ayant pas de facilité de déchargement, parce qu'une forte quantité de notre grain est trans-

porté à Montréal de ces ports sur la baie. Il y a deux ans 26 millions de boisseaux ont été transportés par chemin de fer et s'il y avait encombrement aux élevateurs de la baie les bateaux éprouveraient les mêmes ennuis, perdraient plusieurs jours à attendre, ne pourraient se débarrasser de leur cargaison et ne pourraient transporter à aussi bas prix que si le grain était dirigé directement sur Buffalo. Vous ne pouvez avoir un équipage oisif qu'il faut quand même nourrir et payer, et transporter le grain à bas prix. De sorte que j'en suis venu à la conclusion que ce qu'il nous manque c'est plus de facilités d'entreposages à Montréal, une expédition rapide à Port-Colborne, le parachèvement du canal Welland enfin, jusqu'à Prescott, après quoi nous aurons des bas tarifs de transport sur les lacs. Ce n'est pas mon intention d'entrer dans une controverse à ce sujet, mais le fait que nous n'avons pas reçu de plaintes ces deux dernières années est la meilleure preuve que la situation n'est plus la même qu'il y a deux ans et l'on en est redevable à notre législation, à notre contrôle et à l'usage que nous en pouvons faire à l'avenir. Il y a deux ans tous les journaux de l'Ouest et tous les députés progressistes ne criaient-ils pas du toit des maisons qu'il y avait des abus sur les lacs? Vous avez remis en vigueur les tarifs du pas du Nid-du-Corbeau, disaient-ils, mais ce que vous donnez d'une main vous le reprenez de l'autre avec ces tarifs de fret sur les lacs. Vous ne pouviez leur sortir cette idée de la tête, parce qu'ils étaient convaincus que le mal était là. Oseriez-vous prétendre que le mal existe encore et que quelqu'un a appliqué un anesthésique qui empêche de le sentir? Pouvez-vous citer un seul journal de l'Ouest qui se plaigne des tarifs sur les lacs aujourd'hui?

Je dis donc, monsieur l'Orateur, que si nous pouvons exercer un contrôle aussi satisfaisant sur des tarifs de l'Atlantique que celui que nous avons actuellement sur la navigation intérieure du Canada, nous aurons certainement accompli une grande œuvre. Je dis, monsieur l'Orateur, qu'il ne peut y avoir d'abus tels que ceux qui furent décrits il y a deux ans lorsque le ministre du Commerce (M Low) faisait voter sa loi, qu'il ne peut y avoir de ces abus et de ces pertes subies par les cultivateurs sans que ces derniers le sachent; et s'ils le savent ils ont été merveilleusement discrets sur ce sujet. Non, monsieur l'Orateur, les conditions sont différentes aujourd'hui. Nous n'avons pas eu l'occasion d'exercer toute l'autorité conférée par cette loi. J'avoue franchement qu'il y avait certains articles de cette loi qui ne pouvaient s'appliquer au commencement, mais quelle est la loi qui n'a pas ses points faibles? Durant deux mois la loi ne fut pas applicable; durant deux mois les tarifs étaient réellement plus hauts alors que les négociations étaient pendantes, mais aussitôt que le point fut décidé la question fut réglée et elle l'est restée jusqu'à ce jour. Quelqu'un peut-il me dire s'il se trouve dans le monde aujourd'hui un corps législatif pouvant concevoir une législation immuable? J'admettrai que nous avons fait des erreurs, mais nous avons rectifié les erreurs, nous avons fait face à la situation, et c'est ce que nous allons faire sur l'Atlantique et le Pacifique.

M. LADNER: Le ministre est-il d'avis que la question des tarifs de marchandises dans l'Ouest canadien est dans un état satisfaisant aujourd'hui avec l'entente du pas du Nid-du-Corbeau en vigueur?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je parlais du transport par eau.

M. LADNER: Mais vous avez fait allusion aux autres tarifs.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai goûté ce soir, sur l'eau une expérience entièrement nouvelle. Je me suis toujours occupé des transports terrestres comme vous le savez, et, ce soir je m'essaie sur les choses maritimes.

M. LADNER: Nous essayions de préciser vers quelle direction les voiles du ministre étaient tendues.

L'hon. M. MOTHERWELL: Oh, je vous en prie, ceci devrait vous être facile. Je ne pensais pas qu'on pouvait avoir de doute à ce sujet. Les voiles sont tendues vers quoi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans toutes les directions.

L'hon. M. MOTHERWELL: Pour quoi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour tout.

M. LADNER: Plusieurs d'entre nous s'intéressent à la question de la baie d'Hudson. J'ai écouté pendant longtemps les arguments en faveur ou contre les deux emplacements. Puis-je demander si l'opinion du ministre sur la question peut être interprétée comme une déclaration de la part du Gouvernement qu'il ne déposera pas de loi concernant le chemin de fer de la baie d'Hudson cette année?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non.

M. LADNER: Cela veut-il dire qu'il en déposera une?

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai parlé au ministre des Chemins de fer avant son départ et toute déclaration gouvernementale sur le

chemin de fer de la baie d'Hudson sera faite par lui lorsqu'il fera son exposé annuel. Je donne simplement à la Chambre le résultat de mes études personnelles, là-bas, études très incomplètes, d'ailleurs. Mon honorable ami se laisse inspirer quant aux questions qu'il pose en ce moment, je crois. Il prête sa mauvaise oreille à son souffleur. Peut-être mon honorable ami désire-t-il poser directement ses questions?

Le très hon M. MEIGHEN: Je croyais simplement, vu le discours de mon honorable ami sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson, que peut-être il compte se présenter dans une circonscription du nord de la Saskatchewan.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'admettrai que l'on m'a offert un siège dans cette partie de la province, mais ce n'est pas celui de mon honorable ami de Nelson (M. Bird).

M. LADNER: Le ministre a-t-il répondu?

L'hon. M. MOTHERWELL: Il n'appartient pas, je crois, à mon très honorable ami de m'adresser des reproches à ce sujet. Que se passa-t-il à Portage-la-Prairie en 1921? Bien des hommes de plus grande valeur que nous ont subi des défaites; j'admire beaucoup mon honorable ami, mais je crois qu'il a été malheureux dans son choix en cette circonstance. Il ferait mieux, je crois, de laisser l'honorable député qui siège à sa droite (M. Ladner) poser ses propres questions.

M. LADNER: Le très honorable monsieur n'a pas soufflé ma question J'attends la réponse du ministre à l'une de mes questions, quant à savoir si sa déclaration relative au chemin de fer de la baie d'Hudson indique, en aucune façon, l'attitude du Gouvernement, ou s'il prévoit le refus du Gouvernement de soumettre une mesure législative à ce sujet.

L'hon. M. MOTHERWELL: Du tout. J'expose simplement les résultats de mes propres études et mes idées personnelles. J'ai discuté cette question au point de vue de l'agriculture et des mines lors de l'étude des crédits de mon ministère, et je ne tenais pas à répéter ce que je dis alors. Mais l'honorable représentant de Springfield a déclaré que lors de son voyage dans cette région, en compagnie du premier ministre Bracken, il découvrit une pièce de terre en culture à Port-Nelson et demanda à ce que l'on tentât certaines expérimentations à la suite de cette découverte. J'ai pris les mesures nécessaires en ce sens. J'ai exposé tout cela lors de la présentation des crédits et maintenant je donne les résultats de nouvelles investigations non seulement en ce qui concerne le chemin de fer de la Baie d'Hudson, mais aussi la route du Saint-Laurent. Personne ne peut visiter cette région sans acquérir des connaissances qu'il ne possédait pas. Je ne prétends pas avoir découvert absolument tout, mais j'ai appris bien des choses. J'ai déjà laissé entendre que le ministre des Chemins de fer exposera la politique du Gouvernement sur toutes ces questions, lors de la présentation de son rapport annuel. Je n'anticipe en rien sur ce qu'il aura à déclarer.

M LADNER: Le ministre en est-il venu à une décision quant à la localité qu'il choisira?

L'hon. M. MOTHERWELL: Tous les témoignages indiquent Fort-Churchill. Je n'ai pas visité cet endroit, mais je vous ai donné mon témoignage et je vous ai communiqué les faits de l'histoire des 250 dernières années, et tout indique Fort-Churchill comme le port naturel.

M. LADNER: Le ministre a-t-il convaincu le Gouvernement que ce serait là le meilleur choix?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, je n'ai pas encore essayé. Il ne faut pas courir deux lièvres à la fois. Adoptons d'abord le budget; le reste viendra après. Nous ne pouvons discuter les questions qu'au fur et à mesure qu'elles se présentent. Le leader de l'opposition a encore une ou deux questions à poser, je crois, et je dirai que je ne me suis jamais senti aussi bien disposé.

Le très hon. M MEIGHEN: J'attends encore, j'attends depuis deux heures et demie, une réponse quant au tarif plus élevé sur le charbon.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'arrive rapidement à ce point. J'y suis, je crois.

M. BIRD: Avant de passer à un autre sujet, le ministre croit-il que le Gouvernement en aura assez des témoignages qu'il a cités pour entreprendre les constructions à Fort-Churchill sans plus amples renseignements?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne sais si j'ai bien saisi la question de mon honorable ami. Mais croit-il que...

M. BIRD: Je demandais si le ministre croyait que les témoignages...

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, les témoignages ne suffisent pas à justifier l'entreprise des travaux de construction à Chirchill. Il nous faut la certitude avant d'adopter des mesures définitives. Il nous faut étudier les conditions de ce marécage. Si mes renseignements sont exacts, il ne s'agit pas de marécages dans cette région, mais de fondrières. (*Exclamations*). Je suis

à la disposition de mes honorables amis. Si la question cache une blague, je veux l'entendre, car je n'en veux perdre aucune.

M. BIRD: J'ai posé ma question en toute sincérité, car je croyais que le ministre s'était exprimé à ce sujet. Je sais que ses paroles de ce soir vont émouvoir l'opinion publique dans l'Ouest. J'assistais l'autre soir à une réunion tenue dans l'immeuble du Board of Trade de Winnipeg. L'assemblée était immense et enthousiaste et tous étaient en faveur de Nelson. La déclaration que le ministre vient de faire va causer une perturbation considérable dans l'Ouest et c'est pourquoi je me demandais s'il avait autre chose à dire.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il arrive même aux médecins de ne pas s'entendre; il peut arriver que des ingénieurs ne s'entendent pas. Je me rappelle avoir lu le compte rendu d'une assemblée annuelle d'ingénieurs tenue dans l'Est; ils ont eu beaucoup de plaisir à ce propos. Dans tout ce que j'ai dit, je me suis appuyé sur des hommes pratiques qui travaillent tous les jours et j'ai appris durant toute ma vie à me fier à eux, sur terre et sur mer. Je sais fort bien ce que l'on va dire dans les Prairies. Je sais que l'on va dire que j'essaie de soulever quelque objection dans le but de nuire au succès de ce projet. Je le sais. J'ai été assez longtemps dans la vie publique pour connaître les endroits dangereux, mais je vais risquer car je sens, dans mon for intérieur, que j'ai raison.

Non, je ne veux pas laisser plus longtemps mon très honorable ami le chef de l'opposition en suspens au sujet de la situation maritime. Surtout pour nous qui ne demeurons pas dans les Provinces maritimes, toutes les opinions que nous exprimons sur ces questions de frets maritimes doivent être données avec certaines restrictions. Je n'ai visité les Provinces maritimes qu'une fois dans ma vie, et c'était dans l'été de 1923. J'y ai passé trois semaines et demie et le pays m'a certainement charmé. J'ai entendu sur place les griefs du peuple et ces griefs m'ont rappelé beaucoup ceux de l'Ouest. Comme résultat, je suis resté de cœur avec les Provinces maritimes. Les gens qui souffrent des mêmes malheurs se rassemblent; plus que la prospérité, l'adversité porte les gens à se réunir, ou une difficulté commune ou un danger commun, comme vous voudrez, ou des ennuis communs.

J'ai essayé d'analyser leurs difficultés afin de voir si, dans mon propre département, je pourrais faire quelque chose pour alléger ces ennuis; et, monsieur l'Orateur, savez-vous qu'après avoir examiné dans tout le pays les ennuis relatifs aux frets maritimes dans le but de trouver une solution au problème, j'ai trouvé que ces difficultés n'étaient pas aussi nombreuses qu'on nous l'avait dit.

La question des tarifs de transport est une grande difficulté; elle se présente depuis des années au sujet des mines. Je ne suis pas du tout mineur, mais je suis descendu avec mes compagnons dans les mines de Glace-Bay. De fait, j'ai visité tout ce district minier. J'ai parlé avec les mineurs, je suis allé les voir chez eux et j'ai mangé avec eux. Comme je l'ai dit, je suis descendu dans un puits de 900 pieds à Glace-Bay, là où la mine passe sous le port de Sydney, et je me suis demandé jusqu'où l'on allait continuer à creuser avant d'être obligé de cesser pour des raisons économiques.

C'était tout du nouveau et du merveilleux pour moi. J'ai aussi constaté que plusieurs mineurs demeuraient dans des maisons meilleures, malgré tout ce qui en a été dit, que celles dans lesquelles j'ai demeuré durant vingt ans. J'ai vu là de superbes bains à douche, chose qui ne s'est pas vue beaucoup dans les Prairies durant les vingt premières années de leur histoire. Il y avait des désagréments; il y a toujours des désagréments. Les mineurs avaient bien des jours de chômage et il y avait plusieurs obstacles à surmonter. La misère est une chose inévitable. La misère sévit là en ce moment, mais je ne veux pas discuter ce côté de la question.

Ce que je veux faire remarquer, c'est que le nombre des difficultés auxquelles il est possible de remédier n'est pas considérable. La question du charbon me semble être de ce nombre, ainsi que les frets maritimes et l'outillage des ports dans les Provinces maritimes. Je n'ai pas pu m'empêcher de constater la présence d'une autre difficulté dont personne n'a beaucoup parlé, et c'est la difficulté d'obtenir un marché pour les pommes de terre des Provinces maritimes. Cette situation était cependant moins grave dans ce temps là qu'aujourd'hui. La question des pommes de terre fut longtemps une grave question, mais elle a été partiellement réglée cette année par le système de certificats pour les pommes de terre, chose si utile que ces produits sont entrés aux Etats-Unis en dépit des droits de douane et que les expéditeurs y ont trouvé beaucoup de profit.

La difficulté relative aux ports des Provinces maritimes a été résolue il y a deux ans par le ministre des Finances au moyen du tarif de préférence. J'ai raison de dire que la difficulté a été résolue parce qu'aujourd'hui 99 p. 100 des marchandises sujettes aux droits de douane et importées en Canada entrent par nos propres ports. Sur quatre difficultés, en voilà deux de disparues.

Que va-t-on faire quant à la difficulté minière? Nous avons discuté cette question en cette Chambre chaque année depuis que je suis arrivé ici. Deux difficultés sur trois ont été réglées, mais la plus difficile subsiste encore. Le ministre de l'Intérieur a annoncé une fois ou deux, au cours de la présente session, son projet de convertir en coke la houille grasse des Provinces maritimes. L'an dernier, il annonça un projet de subventions dont le but était de rendre possible le transport du charbon canadien beaucoup plus loin à l'intérieur du pays, à la suite des demandes de plus en plus pressantes que l'on faisait afin de permettre aux mineurs de produire d'autant plus de charbon. Que pouvions-nous faire de plus? Nous ne pouvions continuer à accorder des subventions. Le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse vint ici, avec de nombreux délégués, pour discuter la question avec le Gouvernement. Il demanda surtout avec instance que le droit d'entrée imposé au charbon menu fût augmenté. Il fit remarquer que l'on commettait beaucoup de fraudes et je me suis aperçu plus tard qu'il avait raison. Il prétendait que l'on importait du charbon menu, en versant le droit d'entrée de 14 c., et qu'on le mélangeait à la houille tout-venant qui est soumise à un droit d'entrée de 53 c. Il demandait donc que l'on augmentât le droit d'entrée sur le charbon menu afin d'encourager la production de ce combustible. Le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, qui était accompagné de plusieurs délégués du Cap-Breton, présenta au Gouvernement une pétition relative à cette question et dans laquelle on formulait la même requête, et d'autres. Les délégués étaient fort nombreux et ils remplissaient presque entièrement la salle du comité des chemins de fer. Ils s'aperçurent qu'on avait remédié à deux ou trois de leurs griefs avant même qu'ils eussent le temps de demander une solution. Néanmoins, le problème de la houille se pose toujours. Je ne prétends pas que, pour faire disparaître un ennui local, on doive toujours engager le pays en général, pas du tout. Nous étions à la veille de trouver une solution aux problèmes des Provinces maritimes qui peuvent être résolus quand se produisit dans les mines de cet endroit la grève, ou le lockout, ou comme vous voudrez bien l'appeler. Les directeurs de la Besco prétendirent d'abord qu'ils ne pouvaient plus verser les salaires que l'on payait à cette époque. Ils avaient réduit le nombre des jours de travail. Les opérations ne rapportaient pas assez de gains pour leur permettre de payer les salaires que réclamaient les mineurs; les deux parties en vinrent aux prises et l'on cessa les opérations dans les mines au désavantage de tout le monde. Que pouvions-nous faire? Les autorités locales se chargèrent, pour leur part, de soulager la misère. Le présent budget, bien qu'il ait en vue les intérêts de tout le pays, a été conçu essentiellement de manière à venir en aide aux Provinces maritimes, non seulement en ce qui concerne la question des houillères, mais aussi l'industrie de la pêche et autres industries similaires. Nous avons décidé d'abolir l'article relatif au charbon menu et de diminuer de 3 c. le droit d'entrée sur la houille tout-venant; par ailleurs nous retouchons le tarif douanier, nous plaçons si vous voulez un droit d'entrée sur le charbon menu dont nous importons environ 3 millions de tonnes, et nous l'abaissons quant à la houille tout-venant, soit sur 11 millions de tonnes. Déjà, en cette Chambre, l'honorable représentant de Kent (M. Doucet) nous a blâmés de ce que nous ayons réduit le droit d'entrée sur la houille tout-venant. Nous avons réduit ce droit et augmenté celui qui a trait au charbon menu, nous avons même retranché complètement ce dernier produit de la liste des exceptions du tarif douanier, et nous avons placé un droit uniforme de 50 c. sur la houille tout-venant. Quelqu'un a demandé quel pourcentage cela représentera dans le cas du charbon menu. Il n'est pas question de pourcentage. Je ne connais pas le prix de la houille, mais le droit n'est pas calculé d'après le prix. Mes honorables collègues peuvent le calculer rapidement, c'est très facile. Le droit est de 50 c. par tonne. On agit ainsi dans un but double ou triple. D'abord, l'on voulait encourager les mineurs des Provinces maritimes qui désirent trouver de nouveaux débouchés en Ontario et dans le Québec. On s'inspirait en cela de la conception originale de la Confédération; puisqu'on a violé le pacte fédératif en abolissant les prix de transport particuliers dont ces provinces jouissaient depuis cette époque par suite de leur fusion avec le réseau national, si l'on veut mettre à exécution le programme dont j'ai parlé, c'est-à-dire de venir en aide aux petites provinces, il faut accorder à celles-ci quelque chose pour remplacer ce qu'elles possédaient au moment de la Confédération et qu'elles ont perdu depuis.

M. LADNER: Puis-je poser une question au ministre?

L'hon. M. MOTHERWELL: L'honorable député a-t-il reçu un autre message radiotéléphonique?

M. LADNER: Si l'on en juge par la façon dont le ministre parlait, je pouvais penser qu'il avait peut-être reçu un message. Je voulais lui demander s'il approuve l'idée de placer un droit d'entrée plus élevé sur la

houille afin de venir en aide aux Provinces maritimes. C'est la conclusion que nous tirons de ses paroles.

L'hon. M. MOTHERWELL: Sans aucun doute. Le tarif douanier a été fait pour l'homme et non l'homme pour le tarif. Qu'est-ce que le tarif douanier? Un impôt. Exprimons la même idée en d'autres termes. Les impôts malheureusement sont faits pour l'homme et l'homme n'est pas fait pour les impôts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment le ministre peut-il espérer venir en aide aux Provinces maritimes en augmentant les taxes?

L'hon. M. MOTHERWELL: Cette taxe ne sera pas imposée aux Provinces maritimes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh!

L'hon. M. MOTHERWELL: Les manufacturiers de l'Ontario et d'autres parties du Canada central qui réclament leur livre de chair sous forme de protection doivent en abandonner une partie aux houillères. Ce qui est bon à prendre est bon à rendre. Et c'est ainsi que nous traitons les Provinces maritimes. Si je comprends bien, nous leur redonnons la protection qu'elles avaient quand on imposa le droit d'entrée de 14 c.

Ce droit était sur ce qui était du charbon de soixante-quinze cents et équivalait à 20 p. 100 *ad valorem*. On ne saurait dire, car cela ne fait pas l'objet d'un numéro du tarif; mais j'ignore ce que vaut maintenant le charbon menu. N'avons-nous pas rétabli cette protection?

Un DEPUTE: Non, non.

L'hon. M. MOTHERWELL: Avons-nous rendu au gens de là-bas, le même droit *ad valorem* qu'ils avaient quand le taux de quatorze cents fut établi? A cause de l'augmentation de la valeur de cette denrée, ce droit de quatorze cents perd de plus en plus de son avantage proportionnellement à la valeur du produit. Peut-être aurais-je dû me renseigner davantage pour savoir le prix exact sur lequel il était prélevé. Je ne sais même pas personnellement ,aujourd'hui, si nous percevons plus de droits. Je doute fort que nous donnions plus de protections que nous en donnions quand le taux était à quatorze cents sur du charbon à soixante-dix cents. Nous avons rétablie ce qui diminuait d'année en année du fait de l'augmentation de la valeur du charbon menu. Prétendra-t-on que c'est un si gros avantage qu'on leur a accordé? Je suis de ceux qui croient qu'il va se produire une amélioration. S'il peut arriver qu'on puisse mieux faire payer les mines de là-bas, l'ouvrier en profitera. De mon temps, j'ai trop souvent engagé des ouvriers pour qu'on vienne me dire que l'ouvrier ne retire pas quelque profit d'une institution qui rapporte des bénéfices. Lorsque je ne gagne pas d'argent, il me faut me montrer parcimonieux avec mes employés pour maintenir mon entreprise. Tout le monde sait cela. Je me soucie fort peu de savoir qui fait partie de la Besco, et peu m'importe que ces grandes aciéries soient deux fois plus importantes qu'on le prétend. Dans son propre intérêt elle va garder ses mines en exploitation, si c'est humainement possible de le faire. Si elle réussit à obtenir de plus grands avantages; si on lui accorde plus de protection, et si à la reprise des affaires, elle réalise de plus gros bénéfices, les mineurs en recevront leur part; ils auront du travail et le conflit prendra fin. Je n'ai pas été habitué aux gens qui se mettent en grève. Lorsque des gens ne voulaient plus être à mon service, ils s'en allaient travailler ailleurs. Ce n'est pas la façon d'agir du travail organisé. Maintenant comment voulez-vous améliorer la situation pour la Besco et pour les mineurs? J'ai causé avec beaucoup de mineurs qui ne voulaient pas de la grève. J'ai déjà été dans les mines et je connais des gens là-bas; je sais tout ce qu'ils souffrent en temps de grève. La nature humaine est partout la même. Les autorités locales coopèrent avec nous à leur façon et incidemment nous les aidons à notre façon. Quand fut discutée en cette Chambre la question du pas du Nid-de-Corbeau et quand il s'est agi de faire voter les restrictions sur la vente du blé à la fin de la guerre, les progressistes, à qui je m'adresse en ce moment, ont-ils eu des partisans plus dévoués que les députés des Provinces maritimes ou ceux de l'île du Prince-Edouard? Ils disent qu'on donne à l'Ouest ce qu'il demande si cela peut lui être avantageux. L'année dernière, quand les modifications au tarif furent toutes à l'avantage des gens de l'Ouest avons-nous vu un député des Provinces maritimes se lever et protester? Ceux d'Ontario ont fait un peu de bruit; ils ont défendu leurs droits. Mais il est un honorable député qui a fait une défense trop forte, c'est celui de Saint-Antoine; il démissionna et eut ensuite beaucoup de regret. Cela démontre que nous sommes allés aussi loin que nous pouvions et aussi loin que le peuple pouvait nous permettre d'aller. A la vérité nous allâmes si loin qu'un groupe du parti progressiste se rallia aux conservateurs pour voter. Les députés des Provinces maritimes se tinrent comme un seul homme pour aider l'Ouest.

Bien avant d'avoir l'honneur d'être député, je me demandais quel mauvais génie possédait la population des trois provinces des Prairies et les Provinces maritimes dont l'inté-

rêt quant au tarif et tant d'autres choses sont les mêmes. Je doute fort qu'il se trouve parmi la députation des hommes qui ont des vues plus justes et plus pratiques sur le tarif. Quand nous avons tant d'intérêts communs pourquoi ne pas rechercher plus de coopération et une meilleure entente? La même chose est vraie pour les circonscriptions rurales de Québec. A la vérité on peut dire qu'il en est ainsi pour toute la province de Québec et j'ai l'espoir qu'il en sera de même longtemps encore. Voici une occasion pour les gens des Prairies de payer de retour leurs collègues des Provinces maritimes. Ils préconisent la réciprocité, mais qu'ils ne la préconisent pas qu'à leur façon. Quand on peut faire quelque chose pour les Provinces maritimes, que les gens de l'Ouest leur laissent donc avoir la protection dont ils ont besoin. Quand il n'y aura plus de régime protecteur au Canada, ils pourront jeter la pierre aux Provinces maritimes. Je ne sais si ce régime protecteur cessera d'exister ou non au Canada, mais si l'Ouest refuse d'accepter ce budget sous prétexte d'une protection trop élevée en faveur de la houille, protection que le premier ministre Greenfield accepte d'ailleurs avec nombre d'autres dans l'Ouest, Ontario, qui jouit le plus de ce régime douanier étant seul à faire du bruit, je crains fort que mes amis de l'Ouest perdent une belle occasion de payer de retour les gens des Provinces maritimes pour ce qu'ils ont fait pour eux en cette Chambre. Nos amis de l'Ouest, je le crains, perdent une occasion de rendre la réciproque aux Provinces maritimes pour toutes les concessions que celles-ci ont été disposées à faire à l'Ouest en toute circonstance, depuis que nous sommes ici. Est-ce une attitude convenable à prendre envers les Provinces maritimes? Des hommes ayant des intérêts communs ne devraient-ils pas travailler de concert? Quand la députation des gens de l'Ouest est allée dans les Provinces maritimes, celles-ci ont conquis leurs cœurs, à en juger par la lecture de leurs discours de banquet et les moments agréables qu'ils ont passés là-bas, je le sais. Avez-vous lu, monsieur l'Orateur, les comptes rendus de journaux relativement au voyage de la députation des Provinces maritimes dans l'Ouest? Certains représentants de journaux des Provinces maritimes ont fait une tournée dans l'Ouest. Tous nos principaux journaux leur ont fait le meilleur accueil et se sont montrés disposés à résoudre leurs problèmes le plus généreusement possible; nous comprenions qu'ils souffrent d'une situation défavorable et nous étions prêts à les aider. Pour ma part, je suis un assez vieux parlementaire pour savoir que nous allons tous voter sur le budget suivant notre intérêt personnel. Nous avons tous un œil sur nos électeurs. Parfois nous ne le faisons pas, mais nous le devrions. Mais il y a des vues plus larges que celles-ci. Allons-nous laisser passer la première occasion d'agir de concert avec les provinces de l'Est pour chercher une solution à ces difficultés de Glace-Bay, ou refuserons-nous de leur rendre la réciproque? Je passe outre, persuadé que nous trouverons peut-être une solution des difficultés. Je comprends les difficultés de mes honorables amis. J'allais dire que la haine de la protection, nous la tenons de notre naissance et de notre éducation, et il est malaisé de se débarrasser des impressions d'enfance. Mais vu que la protection existe—et elle existe ici—quelques localités embarrassées ont grandement raison de déclarer: Accordez-nous un peu de ce qui nous paraît à notre avantage, surtout quand cela s'adapte aux industries protégées de l'Ontario, et, si vous voulez, de Québec. Mon honorable ami est-il satisfait de la réponse? Ai-je été assez franc?

Le très hon. M. MEIGHEN: A mon sens, le ministre n'a jamais été plus amusant de sa vie.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je suis heureux d'apprendre que j'ai diverti mon très honorable ami, si je ne l'ai pas instruit. Celui qui en est rendu à aller dans la plaine des ossements desséchés a besoin de lumières et si je n'ai réussi qu'à le divertir, j'ai lieu d'être satisfait, je pense. Mais revenant à cette question plus importante, je n'entends pas parler des efforts bien intentionnés faits par certains députés pour la résoudre. Je pourrais parler de la représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) et de son intervention qui ne fut rien moins que bienfaisante. Je n'ai que des paroles d'approbation pour ses bonnes intentions, mais c'était une question qui regardait d'abord l'autorité locale. Nous faisons notre part. Allez-vous vous moquer de ce que nous faisons, parce que vous flairez un élément de protection dans notre mesure, quand la protection nous entoure?

M. IRVINE: Monsieur l'Orateur, prononcer un discours sur le budget à cette heure de la soirée, c'est une chose fort ingrate, et le divertissement de trois heures dont le ministre de l'Agriculture (l'hon M. Motherwell) nous a gratifiés a été certes d'une fraîcheur délicieuse. J'ai écouté son discours avec un certain intérêt et il m'a beaucoup amusé. Après l'avoir écouté débiter un long discours sur le contrat Petersen et un autre long discours sur le budget, je suis porté à dire que le parti libéral, dans la personne du ministre de l'Agriculture, a compris vraiment ce qu'il y a d'eni-

vrant dans la lyre vibrante. C'est certes un homme fort jovial. Il possède la grâce justifiante de l'humour. Je crois qu'il a une excellente connaissance de l'agriculture. Je le tiens aussi pour un très bon administrateur, mais les questions économiques et politiques ne sont pas autant son fait, semble-t-il. Il s'est comparé à un petit garçon ayant une tartine. Il s'est amusé au moins une heure parmi les ossements desséchés dans un cimetière. S'il était resté dans le cimetière, je pense, et n'avait pas visité les houillères de la Nouvelle-Ecosse et s'était tenu loin de la baie d'Hudson, cela eût mieux valu pour le parti dont il est le porte-parole. Il me rappelle un fleuve qui se jette dans la baie d'Hudson, je crois, et qui a un pouce de profondeur et un mille de largeur à son embouchure, dit-on. Je n'aimerais pas à m'aventurer sur un navire dans les hauts-fonds de ce fleuve non plus qu'à affronter l'esprit de controverse de mon honorable ami, sans l'habileté de pilote du premier ministre (l'hon. Mackenzie King) armé de la carte marine du parti libéral.

Il est fort à craindre que des discours comme le ministre de l'Agriculture vient d'en prononcer ne dégénèrent en une simple enfilade de mots. On portera peut-être le même jugement sur celui que je vais débiter. Il se peut que j'ajoute peu de chose à l'océan déjà agité des mots, couvert de projets abandonnés. C'est Thomas Hobbes qui a dit, je crois, que "les mots sont les jetons des sages qui s'en servent seulement pour compter, mais constituent la monnaie des sots". J'espère qu'on ne fera pas d'inflation avant la fin du débat. (*Très bien, très bien.*)

C'est une tâche de prononcer un discours à la Chambre surtout dans la discussion générale du budget. J'ai connu des hommes, de vieux parlementaires qui déplorent la disparition des grands orateurs politiques en Canada. Je ne sais s'il faut s'en formaliser. Peut-être que le genre oratoire en usage de nos jours diffère essentiellement de l'ancien et qu'il est jugé inférieur par ceux qui tiennent encore à ce passé qu'ils regrettent. Je crois voir autre chose dans l'observation dont je parle. Il est possible que l'esprit de parti qui aveugle ses victimes fasse sentir son influence sur plusieurs d'entre nous. J'estime qu'un député ordinaire peut encore prononcer un bon discours, même sur le budget, à condition qu'il se trouve soit en face d'une vigoureuse opposition, soit au milieu d'une atmosphère sympathique. Mais quand l'opposition ou la sympathie fait défaut; quand il n'a devant lui qu'une indifférence froide, le membre le mieux disposé se sent gêné. A moins d'être naturellement porté à l'étude et l'avoir pratiquée, un député a bien peu d'encouragement à piocher une question quelque importante qu'elle soit pour le bien public.

Le budget de cette année offre une occasion bien mince à cet égard. Le ministre de l'Agriculture a parlé avec complaisance de vieilles questions ressassées. Le budget en est un exemple frappant, comme le discours que nous venons d'entendre. Je conviens qu'à deux ou trois reprises un faible écho des anciennes luttes parlementaires nous est parvenu. Le député de Brome (M. McMaster) nous a rappelé vaguement les opinions formulées autrefois par Bright et Cobden. Mais à part cela personne de ce côté (*la droite*) ne nous a présenté une idée neuve, une conception hardie comme on s'attendrait d'en entendre dans le parlement d'une jeune nation, et particulièrement à l'heure où une ère nouvelle s'ouvre devant nous.

Je voudrais mettre le doigt sur ce que je crois être la cause de cette influence déprimante dans la vie parlementaire canadienne. C'est un axiome connu que nulle force ne se perd. Or, les pensées et les sentiments des individus sont des forces naturelles. Ces pensées tendent à s'exprimer par des actes, et quand elles ne le peuvent point, comme elles sont indestructibles, elles produisent l'aberration; je veux dire qu'au lieu de donner naissance à de véritables hommes d'Etat elles créent les politiciens. Les pensées et les sentiments qui finissent seulement par des mots anémient l'émotivité et obscurcissent l'intelligence en lui faisant voir tout en noir. Qu'est devenu ce magnifique idéalisme qui brillait dans le Parlement au début de cette législature? Ces créations de nos rêves enthousiastes se sont dissipées. Les unes ont cédé devant l'opportunisme politique; d'autres ont disparu, refoulées par le découragement de leurs auteurs; il en restera peut-être qui s'élèveront dans ce débat, au grand déplaisir de quelques-uns.

On fera des gorges-chaudes sur l'idéalisme apporté ici par le groupe progressiste et par d'autres après les élections du 6 décembre. Cet idéalisme est mort, dira-t-on, parce qu'il méritait de mourir; l'idéalisme n'a pas sa place dans une institution pratique, comme le Parlement.

A cet égard, laissez-moi dire qu'une telle prétention, qui est commune à beaucoup de parlementaires, signifie pour eux que ce qui est impraticable, à l'estime des simples, c'est de mettre un projet à exécution de peur qu'il ne réussisse. De leur part, l'assertion qu'une chose est impraticable est la meilleure preuve du mérite réel de la proposition écartée sans discernement et la plus forte condamnation des hommes qui l'ont jugée telle. L'enthousiasme et l'idéalisme dont j'ai parlé sont la

manifestation de forces naturelles cherchant à se transformer en actes.

L'action est justement ce qui répugne le plus à une assemblée parlementaire. J'ai été renversé par le nombre d'excuses que le Gouvernement a pu invoquer depuis trois ou quatre ans pour ne pas agir. J'ai été renversé quand j'ai mis en regard leur empressement à repousser les propositions qui lui étaient faites avec le brillant programme sur lequel ils ont sollicité les suffrages du pays en 1921. J'ai été fort surpris je le répète, de l'agilité de leurs mouvements et de la versatilité qu'ils ont montrée pour trouver des excuses et s'exempter de faire honneur aux promesses qu'ils avaient faites.

Dès qu'il s'agit des questions ouvrières, le Gouvernement a délibérément mis de côté toutes les protestations et tous les appels qui lui ont été adressés. Pendant longtemps, le ministre du Travail (M. Murdock) nous a lancé à la tête les dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord chaque fois que nous avons proposé des réformes. Et le jour où le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) a réussi à disposer de cette excuse au cours du débat touchant la détresse des mineurs en grève de la Nouvelle-Ecosse, le ministre a eu recours à ce que j'appellerai l'étiquette politique. Pour ce qui est des mineurs de la Nouvelle-Ecosse en particulier, mon honorable ami a déclaré que le Gouvernement manquerait aux convenances les plus élémentaires, s'il se portait au secours de ces malheureux. Je pourrais mentionner nombre d'autres incidents pour faire voir le peu d'intérêt que le Gouvernement porte aux questions ouvrières pour ne citer qu'un exemple, je pourrais signaler les subtilités mises en œuvre dans les comités en ce qui regarde la portée d'un renvoi et ainsi de suite. Le Parlement semble-t-il, est disposé à faire n'importe quoi, sauf à agir. Il n'est donc pas étonnant, je le répète, que nous trouvions ici les conditions psychologiques dont j'ai parlé tout à l'heure.

Il y a toutefois une ambition qui survit toujours au Parlement, c'est l'ambition de s'emparer des rênes du pouvoir. Pour l'instant, je ne critique pas cette ambition; le but visé peut certes être très noble. Je tiens tout simplement à faire ressortir le fait que le désir ou l'ambition d'atteindre le pouvoir ressortent de chaque argument que l'on fait valoir. Les parole du Satan de Milton s'appliquent peut-être admirablement à la situation:

> Here we may reign secure, and in my choice
> To reign is worth ambition, though in hell:
> Better to reign in hell, than serve in heaven.
>
> [M. Irvine.]

De quel membre d'un parti ou de quel parti ne pourrait-on pas dire avec raison:

> But man, proud man,
> Drest in a little brief authority,
> Most ignorant of what he's most assur'd.—
> His glassy essence,—like an angry ape,
> Plays such fantastic tricks before high heaven,
> As make the angels weep.

L'honorable député de Brome (M. McMaster), est absent de son siège pour l'instant et je le regrette. J'ai déjà caractérisé mon honorable ami comme l'un des tenants de la doctrine de Cobden et de Bright et, dans son enthousiasme pour les théories du libre-échange d'autrefois, il est devenu peut-être l'esprit le plus conservateur de la Chambre. Cependant, il s'est trouvé dans une situation très difficile. Je me sers de l'attitude de l'honorable représentant de Brome afin de faire voir jusqu'où parfois la soif du pouvoir des partis politiques peut conduire un honorable député. Mon honorable ami de Brome possède le respect de tous ses collègues et personne ne saurait contester son intelligence alerte ni son intégrité de caractère. Dans quelle situation se trouve-t-il à cette heure en ce qui regarde le budget qu'on lui demande d'appuyer de son vote? Celle-ci: On lui demande de voter en même temps sur deux questions quand il n'a qu'un vote à donner. En deux mots, les deux questions se résument à ceci: L'honorable député de Brome approuvera-t-il le relèvement des droits sur le charbon menu ou votera-t-il contre le Gouvernement? Les deux questions n'ont aucun rapport; elles sont pour ainsi dire diamétralement opposées; cependant, il faut qu'il les règle du coup et par un seul vote. Or, il se trouve que l'honorable représentant de Brome est un ardent libre-échangiste par principe. Dans le discours qu'il a prononcé sur le budget, il a énoncé clairement les principes de Cobden, de Bright et de John Stuart Mill. La philosophie du libre-échange n'est pas douteuse à la lumière du discours de mon honorable ami de Brome. Il tourne le dos à ses principes toutefois pour critiquer l'article particulier du budget touchant le relèvement du tarif sur le charbon menu. Il déclare virtuellement qu'il est opposé au relèvement du tarif sur le charbon; cependant, en dépit de ce fait, et malgré qu'il soit libre-échangiste convaincu, il appuiera le budget parce qu'il ne veut pas contribuer à la défaite du Gouvernement. Et qu'est-ce que cela signifie? Je ne sache pas qu'il se trouve ici un autre honorable député dont l'attitude fasse mieux ressortir la situation, que mon honorable ami de Brome, étant donné l'intégrité indubitable de son caractère. Le voilà donc en face d'un dilemme et, je le répète, en dépit de son attachement à la doctrine de libre-échange, il faut qu'il vote d'a-

bord de manière à sauver le Gouvernement, quitte à appuyer le libre-échange plus tard lorsque le temps sera plus propice.

Maintenant, les principaux partis en cette Chambre,—je les nomme par ordre d'importance,—sont le parti libéral, qui détient les rênes du pouvoir, le parti conservateur qui constitue l'opposition officielle; le parti progressiste, qui siège à ma droite; l'autre groupe, qui attend les prochaines élections pour être baptisé et le parti ouvrier dont je forme le plus fort contingent, c'est-à-dire, monsieur l'Orateur, si j'exclus mon chef. A l'heure actuelle, le parti libéral jouit des douceurs du pouvoir tandis que les conservateurs et les progressistes aspirent tous les deux à diriger les affaires publiques. Quant au parti ouvrier, il n'aspire pas au pouvoir. La réponse évidente qui se présente à l'esprit de tous, c'est que même avec toute l'imagination que l'on nous a reprochée à maintes reprise, il est impossible d'envisager la possibilité que le parti ouvrier soit porté au pouvoir au Canada pour l'instant. Mais ce n'est pas réellement la réponse. Nous ne croyons véritablement pas qu'aucun parti, qu'aucune classe, qu'aucun groupe devrait avoir le pouvoir; en n'importe quel pays celui-ci devrait être détenu en coopération, de sorte que, en principe, je soutiens que nous ne tentons pas de prendre les rênes de l'Etat, quand même nous serions justifiables de le désirer dans l'intérêt de notre avenir politique. Par conséquent, monsieur l'Orateur, en ma qualité de représentant du travail, je me trouve dans cette position de ne pas désirer le pouvoir pas plus qu'il ne m'est possible de l'atteindre. Il me faut d'abord jeter les yeux sur un parti puis sur un autre; examiner leurs programmes, leurs politiques, leur conduite passée, leurs chefs, afin de trouver lequel, à mon sens, serait le plus favorable à ceux que je représente, pour voir qui, après ces diverses examens, mériterait, selon moi, l'appui du peuple canadien. Je vais donc passer en revue ces divers groupes avant d'aborder le budget et je commencerai par le Gouvernement.

Je ne me montrerai pas aussi aimable à l'égard du ministère que l'honorable député de Brome (M. MacMaster) dans l'épilogue de son discours. Il a d'une manière touchante cité l'immortel barde d'Ecosse pour montrer que nous devons nous renseigner délicatement de ce qui concerne notre prochain. J'ai oublié la citation exacte. Quoi qu'il en soit, il nous a suggéré d'adopter une attitude sympathique envers le Gouvernement. A ce sujet, je désire rappeler un autre passage du même grand poète. Ces vers s'appliquent bien mieux ici vu qu'ils ont été réellement écrits à l'adresse des parlementaires. Il dit:

Stand forth, an' tell yon Premier youth
The honest, open, naked truth:
The muckle devil blaw ye south,
If ye dissemble!
In gath'rin' votes you were na slack;
Now stand as tightly by your tack;
Ne'er claw your lug, an' fidge your back,
An' hum an' haw;
But raise your arm, an' tell your crack
Before them a'.

Voyant que je ne suis pas aussi embarrassé que l'honorable député de Brome, je puis dire ce que je pense à tout le monde. Je demanderai donc au Gouvernement d'abord ce qu'il a à offrir en échange du pouvoir dont il jouit maintenant et qu'il cherchera sans doute à garder à la prochaine élection, quel que soit le moment auquel elle aura lieu. Je voudrais me montrer très courtois dans mes critiques. Les mots d'un auteur inconnu me reviennent à l'esprit: "Je ne compte avoir qu'une vie sur la terre. Par conséquent, tout le bien que je puis faire ou toute la bonté que je puis témoigner à mes concitoyens, permettez-moi de le faire maintenant. Ne me laissez pas retarder ou faire preuve de négligence, parce que je ne repasserai plus ici." Je crois que c'est une citation qui convient bien, au moment où j'entreprends la tâche difficile de critiquer un gouvernement surtout à l'occasion d'un budget qui peut être le dernier de ce Parlement.

J'affirme que le ministère actuel est bien inférieur à la moyenne de ses prédécesseurs. Il m'a été impossible de trouver une seule œuvre remarquable qui soit à son honneur. Je sais que l'administration de la chose publique s'est poursuivie de la façon ordinaire excepté lorsque, peut-être, des ministres sont intervenus, c'est-à-dire que ce sont les sous-ministres qui ont accompli le travail comme ils continueront de le faire après la prochaine élection et celles qui la suivront. Mais je ne vois aucune mesure législative hardie qui rappelle l'accomplissement des promesses prolixes de la campagne électorale. Ce gouvernement peut être considéré comme médiocre peut-être. D'un autre côté, il y a des reproches notables à lui adresser. J'ai déjà eu l'occasion de condamner un de ses projets qui sont loin d'être à son éloge, et s'il survit à l'enquête du comité, nous aurons probablement l'opportunité d'en parler de nouveau. Il s'agit du contrat Petersen.

Il y a d'autres fautes énormes à censurer, à savoir quelques-uns des articles du budget actuel. L'augmentation du droit sur le menu charbon, que j'approuve personnellement, est peut-être ce qu'il y a de mieux dans le budget. Le cabinet devrait avoir la générosité de

reconnaître le mérite qui revient au très honorable chef de l'opposition et à ses amis pour lui avoir indiqué comment obvier à la situation dans les provinces de l'Est. Il n'y a aucun doute que les leaders du Gouvernement ont soutenu que le dégrèvement du tarif était ce que les ouvriers pouvaient désirer le mieux parce que cette réduction aurait pour conséquence une diminution du coût de la vie. Je ne m'attaque pas à leur raisonnement mais à leur bonne foi pour avoir tenu ce langage dans le pays alors qu'au Parlement, en présence d'une situation des plus difficile, ils ne trouvent aucune autre solution que de porter le droit sur la houille à 50c. la tonne. Puisque dans une question ouvrière, le ministère qui prêche une doctrine de libre-échange, pratique la protection comme remède, le moins qu'il puisse faire est de reconnaître le mérite des honorables députés qui ont le courage de se prononcer en faveur de la protection. Cela est dû à l'opposition en toute courtoisie.

A propos du programme ministériel je me rappelle l'histoire de la négresse qui conduisit un jour son petit garçon au cirque. Le petit avait cinq sous et comme presque tous les enfants il lui tardait de les dépenser. Comme ils passaient devant les chevaux de bois l'enfant dit à la mère qu'il voulait dépenser ses cinq sous pour monter sur le manège. Mais la maman soignait ses cinq sous mieux que cela; elle s'y opposa. Finalement pour avoir la paix elle céda et hissa le petit sur les chevaux de bois. Elle se tint là tout le temps du "tour" et lorsque son enfant descendit elle lui dit: "T'as dépensé tes cinq sous et t'as fait un 'tour'; mais où as-tu été?" Le Gouvernement a été au pouvoir, il a déboursé les fonds publics, il a eu en main la direction des affaires de l'Etat, mais qu'a-t-il fait? Où a-t-il été? Qu'a-t-il accompli? Il faudra que le ministre de l'Agriculture prononce un autre discours pour nous expliquer ce que le Gouvernement a accompli. Je parlerai plus longuement de l'attitude du Gouvernement lorsque je disséquerai le budget.

A présent je quitte le ministère et je tourne les yeux vers le parti suivant qui aspire au pouvoir, le parti progressiste qui est, je crois, le second par la force numérique, et je demande ce que le parti progressiste a à nous offrir du point de vue des ouvriers? Tandis que je les critique, monsieur l'Orateur, je n'ai pas besoin, je crois, d'affirmer ma conviction que les honorables représentants qui siègent immédiatement à ma droite sont tous gens nobles et sincères dont l'opinion sur mainte question est identique à la mienne. Je tiens à dire aussi que bon nombre d'entre eux sont de mes amis personnels. Plus que cela, certains des honorables députés immédiatement à ma droite sont des hommes d'une compétence et d'une érudition exceptionnelles et l'avenir les verra sans doute à la tête de nos affaires nationales. Je compte donc que ces honorables amis demeureront assurés de mes sentiments à leur égard bien que je critique le parti progressiste. Cette critique est motivée par les mêmes considérations que celle du parti en face; je critique le parti progressiste du point de vue de ses aspirations, du programme qu'il veut imposer à la Chambre, et de ce qu'en qualité de représentant ouvrier je puis en attendre s'il arrive au pouvoir lors des prochaines élections. D'aucuns ont prédit, je sais, que ce parti ne reviendra pas; je n'en suis pas bien sûr; je doute aussi que j'en sois très heureux. Je ne suis pas certain de revenir moi-même; je suis incapable de prédiction dans ce genre-là. Quant à cela j'espère qu'ils reviendront tous, c'est-à-dire s'ils ont quelque chose à nous offrir à leur retour. N'empêche que je vais maintenant censurer le parti progressiste. Ce parti est arrivé au Parlement fort d'un certain programme que, par générosité envers mes honorables amis, je ne lirai pas une seconde fois. Je puis toujours les qualifier d'ennemis du tarif. A certaines occasions ils détestent souverainement le tarif; à d'autres ils le détestent un peu moins.

Mais selon moi Don Quichotte n'est pas plus ridicule quand il fonce sur les moulins à vent que ne l'est le parti progressiste lorsqu'il attaque un tarif modéré croyant avoir trouvé la solution des problèmes économiques du Canada en 1925. J'ai remarqué que le chef des progressistes a affirmé son mécontentement du présent budget.

M. KELLNER: N'est-ce pas que l'an dernier votre chef proposa le programme progressiste en amendement au budget et qu'il eut votre appui?

M. IRVINE: Je suis très heureux que mon honorable ami m'ait rappelé une chose que probablement je n'allais pas oublier. Je compte donner satisfaction à l'honorable député avant d'avoir terminé, monsieur l'Orateur. S'il le veut bien je vais remettre sa question jusqu'au moment de mon discours où elle sera opportune. Si, par un hasard improbable, je l'oubliais, je le prie de m'adresser sa demande une seconde fois. Je disais donc lorsque l'honorable représentant m'a posé une question, que le chef des progressistes a exprimé son mécontentement du présent budget; et je me demande pourquoi il ne l'approuve pas. Le présent budget vaut à peu près le dernier; je crois même que je pourrais citer à l'appui un passage du discours prononcé en Chambre

voilà quelques jours par le chef progressiste. Voici ce qu'a dit l'honorable représentant à cette occasion:

> Je pourrais commencer en le qualifiant, comme l'ont fait les journaux, de programme d'inaction, qui nous laisse exactement dans la situation où nous nous trouvions au commencement de l'exercice, c'est-à-dire sans aucun progrès, ni rien de changé depuis douze mois.

Cela signifie que le budget dont la Chambre est saisie présentement est, au bout du compte, exactement le même budget que vota le parti progressiste l'an dernier de l'aveu du du chef progressiste lui-même. Mais non seulement le parti progressiste vota l'adoption du même budget l'année dernière; il fit plus que cela; il vota contre une réduction du tarif que proposait un projet de résolution où figurait son propre programme.

Non seulement cela, mais il n'y a pas très longtemps, le leader du parti progressiste, dans un discours prononcé, je crois, à Hamilton, se déclarait en faveur d'un tarif modéré. C'est exactement ce que propose le budget que nous discutons. Nous avons un tarif modéré et c'est à cause de sa modération que je m'y oppose. On pourrait être excusable de l'abaisser ou de le hausser; mais justement parce qu'il est modéré, on présente avec cela au peuple une politique fiscale qui conserve tous les points faibles et les défauts du libre-échange et de la protection. C'est pourquoi je m'y oppose maintenant; mais je ne vois pas très bien pourquoi le parti progressiste s'y opposerait.

M. SPEAKMAN: En quoi ce budget diffère-t-il du budget que mon honorable collègue a appuyé l'an dernier?

M. IRVINE: Je réserverai encore une fois ma réponse; je la donnerai en même temps que je répondrai à l'honorable député d'Edmonton-Est (M. Kellner); la réponse sera en partie la même pour les deux. L'une sera négative et l'autre positive. En combinant les deux, on aura quelque chose de substantiel. L'amendement du parti progressiste est un geste que je regrette de voir faire par un parti chez lequel j'espérais voir abandonner les manœuvres politiques. Je dis que c'est un geste, parce que ceux qui le secondent savent très bien que la proposition ne pouvait même pas être discutée. Qu'ils n'aillent pas prétendre qu'en proposant l'amendement ils aient voulu au moins protester contre le règlement de la Chambre, parce que cela avait déjà été fait et que tout est prêt pour le modifier, si toutefois la chose est possible. Je regrette encore une fois ce geste. Je regrette de ne trouver dans le parti progressiste aucun grand espoir pour la classe ouvrière et c'est tout à fait à contre-cœur que j'abandonne l'espérance que j'avais placée en lui. Beaucoup de Canadiens partisans du progrès considèrent aujourd'hui le parti progressiste comme l'exemple frappant d'une vie gâchée. De lui on peut dire:

> There is a tide in the affairs of men
> Which, taken at the floo, leads on to fortune;
> Omitted, all the voyage of their life
> Is bound in shallows and in miseries.

Le flux a fini, le reflux commence et maintenant le parti progressiste baille et saute comme un poisson abandonné sur la grève derrière le flot qui se retire. Je le laisse là pendant que je m'adresserai à l'opposition.

M. BANCROFT: Vous avez oublié de répondre aux deux questions.

M. IRVINE: J'y viendrai à un autre propos. Je promets à mon honorable collègue de ne pas les oublier.

Me tournant maintenant vers les membres de l'opposition officielle, je leur demande quelle politique ils ont à présenter? Tous nos collègues conviendront avec moi pour commencer que ce parti possède dans sa direction un de ses plus précieux éléments. Quant à sa politique, je poserai quelques questions très à propos et j'espère que le très honorable leader de l'opposition qui, je le regrette, n'a pas pu présenter au Parlement son programme énoncé dans un projet de résolution, prendra mes questions aussi sérieusement que je les lui pose et qu'il voudra bien y répondre lorsqu'il prendra la parole sur le budget. Je ne les poserai pas tout de suite; j'attendrai d'être arrivé à cette partie de l'exposé budgétaire où elles s'appliquent le mieux.

Je crois que le parti de l'opposition est en faveur de la protection. Est-il sincère? Voilà une question que je pourrais peut-être poser dès maintenant. Le parti conservateur veut-il réellement être un parti protectionniste? Je ne pense pas que le Canada ait jamais eu un véritable régime de protection. Là-dessus, néanmoins je serai un peu plus catégorique dans un instant.

J'arrive maintenant au budget proprement dit. J'ai été plutôt surpris de l'attitude du Gouvernement relativement à notre situation économique. Il tâche de prouver que le Canada est tantôt bon, tantôt mauvais ou indifférent, suivant les fins qu'il a à servir au moment de la déclaration. A l'époque du discours du trône, le Canada venait de traverser une année de merveilleuse prospérité. Quand il s'est agi du projet Petersen, le commerce canadien était dans un terrible état. Lorsque le ministre des Finances (M. Robb) a présenté son budget, il a parlé de la très mauvaise situation industrielle et commerciale à laquelle il avait dû faire face, tout cela

pour faire mieux comprendre que le Gouvernement avait su bien administrer ses finances. Je dis donc que s'il n'y avait pas d'autre moyen de se rendre compte de la situation exacte du Canada qu'en lisant les discours des membres du cabinet, je ne sais pas trop à quelle conclusion on arriverait à la fin de l'année. Mais quelle est au juste la situation? Je n'aurais pas pu être aussi indulgent à leur égard que je vais l'être n'eût-ce été le vrai plaisir que nous avons eu cet après-midi et ce soir; cela leur permettra peut-être de faire bonne figure en encaissant des coups d'un genre tout différent.

On me permettra d'appeler l'attention sur la dette nationale grandissante et, à ce sujet, je vais citer un état financier très bref. Je sais que la Chambre déteste les chiffres presque autant qu'il me répugne d'en citer, c'est pourquoi je n'en lirai pas beaucoup. Au point de vue de la dette brute du Dominion, la *Gazette du Canada* donne le chiffre de $2,940,099,008.

Une VOIX: Non, c'est impossible.

M. IRVINE: Oui, et on doit même ajouter des cents; trente-cinq, pour être exact, bien que ce chiffre semble terrible à mon honorable ami. J'ai reçu ces chiffres du ministre des Finances et je vais les citer à la Chambre. Les voici:

Dette nationale		
Dette brute du Dominion (*Gazette du Canada*, 31 décembre)..		$2,940,099,008 35
Valeurs garanties par le Dominion:		
Pour le capital.. ..	$423,161,713 83	
Pour les intérêts seulement..	167,349,218 72	
		590,510,032 55
		$3,530,609,940 90
Dette fondée et flottante des provinces y compris les valeurs garanties, mais non les fonds d'amortissement (Annuaire du Canada 1923, pp. 792-3)..		697,785,627 00
Dette fondée et flottante des municipalités de 10,000 âmes et plus (Annuaire du Canada, 1923, pp. 796-7)..	$622,301,440 00	
Dette fondée et flottante des municipalités de 3,000 à 10,000 âmes (1919) Annuaire du Canada, 1923, p. 803)..	51,642,287 00	
Dette fondée et flottante des municipalités de 1,000 à 3,000 âmes (1920) (Annuaire du Canada, 1923, p. 805)..	32,700,840 00	
		706,644,567 00
		$4,935,040,134 90

Soit $548 par tête pour une population de 9 millions ou encore dette capitale moyenne de $2,740 pour une famille de cinq personnes, somme payée en taxe tous les ans.

Avec un état financier de ce genre, l'équilibre du budget semble risible quand on le place à côté de la dette nationale, qui s'augmente graduellement en dépit des efforts du Gouvernement pour économiser.

Examinons à présent le marasme industriel et la dépression commerciale. Je vois que le Gouvernement se vante beaucoup d'avoir réduit nos taxes de 52 millions. Cette diminution de 52 millions, si l'on en croit les chiffres du Gouvernement, a été causée par le fait que les affaires et l'industrie ont été moins prospères que l'année passée. Certains honorables députés ont habilement fait ressortir ce point. Nous avons ensuite un chômage sans pareil et des privations chez les ouvriers. Ainsi par exemple, les journaux ont décrit, il y a quelque temps, la marche sur Edmonton. Nous avons le différend de la Nouvelle-Ecosse où existe une situation que le Gouvernement devrait alléger. Donc, si nous prenons en considération l'énorme dette nationale qui augmente toujours, la paralysie de la vie industrielle et commerciale du Canada, le chômage qui n'a probablement jamais été aussi grave que maintenant et les maux dont souffre le peuple au moment où je parle; voilà ce qui peut décrire la situation du Canada après quatre ans du gouvernement actuel. Cela vient défavorablement en contraste avec les paroles du premier ministre parlant du discours du trône, mais se rapproche davantage de sa description de la situation quand il défendait le contrat Petersen. Je sais que le véritable état de choses en Nouvelle-Ecosse est nié par certains députés de la droite, et je saisis cette occasion pour dire quelques mots au sujet du discours par lequel l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a répondu à la représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Naturellement, je n'ai pas à faire des excuses au nom de la Nouvelle-Ecosse en répondant à l'honorable député de Lunenburg. La position industrielle de la Nouvelle-Ecosse est simplement un exemple un peu exagéré de la situation industrielle générale dans tout le Canada. Je considère une telle situation comme un déshonneur national et si la Nouvelle-Ecosse est si offusquée que l'honorable député de Lunenburg veut nous le faire croire, je compte que ce sentiment la poussera à agir immédiatement, et qu'elle saura faire disparaître une situation si dure en ce moment pour les mineurs de la Nouvelle-Ecosse. Mes critiques envers le député de Lunenburg ne seront pas bien vives, car je ne le vois pas à son siège et, de plus, je crois que son discours fait

de lui bien plus un objet de pitié que de critique. Le sort qui l'attendait s'est manifesté rapidement. Il a tenté de convaincre la Chambre que la détresse en Nouvelle-Ecosse n'était pas aussi étendue, assez grave pour nécessiter l'intervention du grand public charitable. Les plus grand mérite de l'honorable député, c'est non seulement de n'avoir pas convaincu la Chambre, mais de n'avoir pas réussi à se convaincre lui-même que l'honorable représentante de Grey-Sud-Est a exagéré la situation. Je n'en ai pas une connaissance personnelle, je ne suis pas allé à Glace-Bay, et je dois m'en rapporter aux nouvelles de presse et à ce que nous en disent les citoyens comme l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) et l'honorable représentante de Grey-Sud-Est. Mais entre la version de ces deux honorables députés et celle de l'honorable député de Lunenburg, je n'hésite pas à accepter celle de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est et de mon chef de Winnipeg-Centre. Refuter les asertions de l'honorable député de Lunenburg équivaudrait s'acharner à un cadavre, car ce qui s'est passé depuis deux jours lui donne un démenti formel, et qui n'a pas tardé. De fait, le lendemain matin même, les représentants de la population de Glace-Bay le démentaient. Des hommes en autorité et dévoués au bien général le contredisaient, de toutes les parties de la province. Sa propre sœur demandait du secours pour les affligés de sa province. La presse de toutes les parties du pays lui donnait la réplique. Au fait, il ne reste pas une seule de ses asertions debout. La législature de la Nouvelle-Ecosse elle-même lui donne le démenti en votant $20,000 pour secourir ceux qui sont dans le besoin.

Mais il y a un autre point du discours de l'honorable député de Lunenburg que je désire relever. Il a essayé de rejeter tout le blâme pour la misère qui existe à Glace-Bay sur le maire de la ville qui se trouve être un ouvrier. Les honorables députés que la chose intéresse peuvent vérifier en se reportant à la page 1829 des *Débats*, séance du 1er avril, où l'honorable représentant traite cet aspect de la question. Il a soutenu qu'une certaine loi autorisait les municipalités à emprunter et les dispensait de s'adresser à la législature pour organiser des fonds de secours. Il y a une réponse à cela et l'honorable député qui conseillait à l'honorable représentante de Grey-Sud-Est de se mieux renseigner devrait commencer par donner l'exemple. La dépêche suivante, de Glace-Bay, datée du 6 avril remet les choses au point:

A une réunion spéciale du conseil municipal de Glace-Bay, il a été décidé de demander à la législature l'autorisation de porter à $80,000 l'excédent de son crédit à la banque. Cette décision est la conséquence de la situation financière causée par la grève.

C'est la réponse finale et concluante au dernier point soulevé par l'honorable député de Lunenburg.

Permettez-moi de résumer mon aperçu de la situation économique en ce pays. Il y a l'augmentation de notre dette nationale; un marasme commercial et une paralysie industrielle devenus chroniques sous le regard de ce Gouvernement; et, ce qui est plus alarmant, il y a beaucoup de chômage, non seulement en Nouvelle-Ecose, mais dans plusieurs autres régions du Canada. Ceci étant considéré, je dois dire que le Gouvernement n'a aucune politique dont les ouvriers peuvent bénéficier. Mais je ne puis m'empêcher ici de me reporter au programme du Gouvernement concernant les ouvriers. Je crois qu'en toute justice pour le Gouvernement, et pour les ouvriers à qui l'on demandera peut-être prochainement de voter pour ce Gouvernement qui affiche un programme ausi brillant que celui-ci je devrais lire ce programme. Dans ce manuel de l'orateur rédigé par le parti libéral et décoré sur la couverture d'un portrait du premier ministre lui-même je trouve le programme du parti libéral et aussi le programme allié du parti progressiste tous les deux centenus dans le même volume. Je trouve ici ce qui est supposé être le programme du parti libéral pour les ouvriers.

M. MARTELL: Ceci sera unitarien, n'est-ce pas? Si les libéraux et les progressistes étaient mis ensemble, ce serait unitarien, même si vous y ajoutez un troisième parti.

M. IRVINE: J'espère que l'idée de mon honorable ami deviendra la réalité dans l'intérêt des deux partis concernés. La résolution sur le "Travail et l'industrie" que je trouve dans ce volume, constitue le programme pour les ouvriers tel que l'a rédigé le parti libéral en 1921:

Résolu que le comité recommande que la convention libérale nationale accepte dans leur intégralité, comme partie du programme libéral, dans l'esprit qui a présidé à leur rédaction et en autant que les circonstances dans le pays le permettront...

Je crois qu'en terme de poker on appelle ceci des "jokers".

...les propositions de la convention du travail et les principes généraux associés à la Société des nations et insérées dans les conditions de la paix.

Ces méthodes et principes, qui ont pour but la réglementation de la situation ouvrière et ainsi énoncés dans le traité, sont comme suit:

Premièrement.—Le principe fondamental que le travail ne devrait pas être considéré simplement comme une denrée ou un article de commerce.

Le Gouvernement me dira-t-il de quelle façon et quand, depuis quatre ans, il a eu

réalité décongestionné le marché de cette denrée que constitue le travail. A mon sens, au point de vue du surcroît de la main-d'œuvre dans la Nouvelle-Ecosse à l'heure actuelle, cette province se trouve à peu près dans la même position qu'une fabrique remplie de marchandises manufacturées pour lesquelles il n'y a pas de marché. Il n'y a pas de changement et rien n'indique aucune politique de nature à modifier cette situation.

Deuxièmement.—Le droit d'association pour toutes fins légitimes, par les employés, aussi bien que par les patrons.

Une remarque en passant au sujet de cet article du programme. Les honorables députés se rappellent que, l'an dernier, lorsque le leader du groupe ouvrier a proposé au comité des banques et du commerce et, si je ne me trompe, sur le parquet de la Chambre, que les commis de banques eussent le privilège de s'organiser et de fonder une association légale telle que préconise cet article du programme libéral, le Gouvernement a rejeté la proposition. At-t-il accordé à ces employés le droit de s'organiser? Et ils demandaient si peu. Pourquoi le Gouvernement a-t-il refusé ce droit aux commis de banques? Même au sujet d'une requête si peu importante, le ministère n'a pas voulu se rendre aux désirs de cette classe d'employés.

Troisièmement.—Le paiement aux employés d'un salaire suffisant pour leur permettre de se maintenir dans un mode d'existence raisonnable selon ce que l'on entend par là dans leur époque et dans leur pays.

Prenez les propres statistiques du Gouvernement au sujet de cet article; prenez le coût de la vie tel qu'il a été calculé par lui. Voyons quel est le revenu moyen du salarié et que mes collègues répondent **eux-mêmes à la question** que je vais poser: Comment l'exécutif a-t-il accompli cette promesse faite au travail? Qu'a-t-il fait pour augmenter les salaires de l'ouvrier de façon qu'il puisse vivre décemment?

Quatrièmement.—L'adoption d'une journée de huit heures ou d'une semaine de quarante-huit heures comme période réglementaire de travail.

Cela a été déterminé en grande partie avant que ce ministère ne fût arrivé au pouvoir. Je ne connais certainement aucun cas dans lequel le Gouvernement ait appliqué cet article.

Cinquièmement.—L'adoption d'un repos hebdomadaire d'au moins vingt-quatre heures, lequel devrait comprendre le dimanche lorsque cela est pratique.

Le Gouvernement a été plus près d'exécuter cet article que n'importe quel autre. Il n'a pas donné un repos de vingt-quatre heures seulement mais de trois cent-soixante-cinq jours à des centaines d'habitants.

Sixièmement.—L'abolition du travail des enfants et l'imposition, sur le travail des enfants, de restrictions qui leur permettront de continuer leur éducation et d'assurer chez eux le développement physique convenable.

Je demanderai de nouveau aux ministres ou à quelque autre parlant en leur nom de me dire ce qu'ils ont fait à cet égard. Ils ont sans doute encouragé l'immigration d'enfants d'Angleterre et peut-être d'Europe, mais nous ne savons guère trop les salaires qu'ils leur payent et la protection qu'ils leur ont accordée.

Septièmement.—Le principe que les hommes et les femmes devraient recevoir le même salaire pour un travail d'égale valeur.

Qu'a fait le Gouvernement? A-t-il mis cet article en vigueur pour les fonctionnaires de l'Etat eux-mêmes? L'a-t-il appliqué aux Communes mêmes? J'attends la réponse du ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) s'il n'est pas trop absorbé par l'étude de la loi constitutionnelle.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami ne sait-il pas que ni ce Gouvernement ni son prédécesseur n'ont eu aucun pouvoir dans le classement des appointements du personnel civil, cette autorité étant confiée par une loi précise à une commission qui a une juridiction exclusive à cet égard?

M. IRVINE: Je m'attendais à cette réponse. Le ministre déclare que le cabinet n'a pas le droit de fixer les traitements des employés civils. Il a également dit en plusieurs occasions à la députation que le Gouvernement n'a pas le droit d'intervenir dans les questions ouvrières d'autres provinces. Dans ce cas-là, je vais lui poser deux questions: Pourquoi alors avons-nous un ministre du Travail, et pourquoi le ministère a-t-il inclus cet article dans son programme? Il est absurde de tromper les ouvriers par cet appât et de dire ensuite en cette enceinte que le Gouvernement n'y peut rien.

L'hon. M. MURDOCK: Nous n'aurions pas la moindre objection à ce qu'un véritable représentant ouvrier discutât ce sujet.

M. IRVINE: Je suis heureux que l'honorable député admette, comme il le sent dans son for intérieur, qu'il n'est pas de la classe ouvrière lui-même et que cette question devrait être posée à quelqu'un d'autorisé. Je passe à l'article suivant:

Huitièmement.—Dans chaque pays, le code de lois relatif aux conditions d'emploi devrait faire entrer en ligne de compte le traitement industriel équitable de tous les travailleurs résidant légalement dans le pays.

Je n'ai pas besoin de faire de commentaires là-dessus.

Neuvièmement.—Chaque état devrait voir à l'organisation d'un système d'inspection auquel participeraient

les femmes, afin d'assurer l'observance des lois et règlements concernant la protection des employés.

Mais que ferions-nous de notre constitution si notre Parlement permettait aux femmes de faire des "inspections"? Il nous faudrait réclamer un amendement à la constitution. Et remarquez bien ceci, monsieur l'Orateur:

Et il est de plus résolu:

1. Qu'il soit pourvu, dans l'administration du domaine industriel, à l'adoption de principes de représentation en vertu desquels le travail et la population, tout comme le capital, peuvent avoir leurs représentants dans la direction de l'industrie, afin de sauvegarder et de favoriser leurs intérêts lorsqu'il s'agit d'arrêter des programmes d'ordre industriel.

Cela ressemble à un passage d'un ouvrage intitulé "Industry and Humanity"; c'est écrit dans le même esprit; c'est une esquisse des mêmes espoirs également caressés. Mais quant au reste, cela ne signifie rien pour les ouvriers du Canada.

2. Que, dans la mesure du pratique, en tenant compte de la situation financière du pays, un système d'assurance contre le chômage, la maladie, la misère du vieil âge et autre incapacité, lequel système comprendrait des pensions pour les vieillards et les veuves et des secours dans les cas de maternité, devrait être établi par le gouvernement fédéral, de concert avec les administrations des diverses provinces.

Eh bien, voilà un programme qui améliorerait le genre de vie d'un grand nombre de gens en ce pays, un programme qui serait grandement avantageux pour l'ouvrier. Mais ce n'est qu'un programme; c'est tout ce qu'on peut en dire; un programme qui est devenu une carte marine, une carte possédant cette caractéristique plutôt rare de se changer chaque fois que l'occasion le demande; lorsqu'il se présente un écueil sur la route, on l'enlève de la carte, pour ainsi dire, dans l'espoir que, de cette façon, l'écueil pourra être évité. Ce que l'on devrait faire, cependant, c'est de changer la course du navire de l'Etat:

3. La représentation de l'élément ouvrier dans les commissions fédérales s'occupant de questions ouvrières.

Je ne crois pas que nous ayons eu de ces commissions.

4. Des lois efficaces pour la conservation de la vie et de la santé humaines.

Je n'ai remarqué rien de la sorte.

5. La représentation de l'élément ouvrier dans le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux.

Sur ce point, je crois que le Gouvernement a tenu sa promesse.

6. Que le système de rééducation des soldats devenus incapables de poursuivre leurs occupations d'avant-guerre à cause de lésions physiques soit aussi établi pour les victimes d'accidents du travail.

A ma connaissance, le Gouvernement n'a rien fait de pratique dans ce sens.

7. Restriction plus efficace de l'immigration chinoise.

Je ne sais pas si le Gouvernement a fait quelque chose de ce côté. Il se peut que les efforts de l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) aient eu quelque effet. Mais j'imagine qu'il y a, pour faire entrer des Chinois dans notre pays, des moyens qui paraissent échapper à l'attention du Gouvernement.

8. La constitution en corporation par loi fédérale des sociétés coopératives.

J'espère que le ministre du Travail nous dira combien de ces sociétés ont été ainsi constituées en corporation.

9. La reconnaissance du principe de la représentation proportionnelle.

Je n'ai aucun doute que ce principe ait été reconnu, mais s'il l'a été, le Gouvernement a gardé la chose secrète, car il ne l'a pas fait connaître au peuple canadien.

10. Des mesures rigoureuses et immédiates par le Gouvernement relativement au coût élevé de la vie et aux profits excessifs.

Quelles ont été ces mesures rigoureuses? Où sont ces mesures immédiates? Qu'est-ce que le Gouvernement entend par "immédiates"? Qu'est-ce qu'il entend par "rigoureuses"? Ces mots appartiennent-ils à la langue anglaise ou à quelque langue étrangère?

N'ai-je pas alors le droit d'accuser aujourd'hui le Gouvernement d'avoir failli dans l'exécution de son programme? N'ai-je pas le droit de dire qu'il a, ou bien manqué de sincérité quand il s'est présenté devant les ouvriers, ou bien qu'il a absolument failli dans l'accomplissement de ses promesses? Laquelle de ces deux choses est-elle la vraie? Je l'ignore, mais ce que je sais bien, c'est qu'il n'a pas réalisé son programme. Je cite encore:

11. Le rétablissement du contrôle de l'exécutif par le Parlement et du Parlement par le peuple, se manifestant par la cessation de l'administration par décrets du conseil et par un cens électoral s'exerçant librement.

Je ne relèverai qu'une chose dans ce paragraphe. J'ai constaté que ce Gouvernement a recours aux décrets du conseil. J'ai remarqué que le cabinet de ce Gouvernement domine autant que ceux des gouvernements antérieurs. J'ai remarqué que le Gouvernement a eu recours à une espèce de règle de clôture beaucoup moins louable que celle créée par l'opposition actuelle.

Lorsqu'une résolution difficile se présente à la Chambre, le Gouvernement parle jusqu'à vers cette heure-ci, puis demande l'ajournement du débat, ce qui fait que la clôture s'applique non seulement au débat, mais à la décision qui s'y rapporte, et nous n'en entendons plus parler. C'est de cette manière, surtout en ce qui regarde les questions ouvrières, que le Gouvernement remplit ses promesses touchant la démocratie dans le "contrôle de l'exécutif par le Parlement" et l'aban-

don des décrets de l'exécutif dans la législation démocratique.

Maintenant, monsieur l'Orateur, ayant terminé mon exorde et voyant qu'il est onze heures dix, j'ai l'honneur de proposer l'ajournement du débat.

L'hon. M. ROBB: J'avais compris que les whips s'étaient entendus pour que mon honorable ami termine son discours ce soir. Naturellement, je ne veux pas l'y obliger, j'ai autant que lui le désir d'aller me coucher.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Allons-y.

L'hon. M. ROBB: Combien de temps faudra-t-il encore à mon honorable ami?

M. IRVINE: Je suis à la moitié de mon discours. Je ne vois pas pourquoi la Chambre s'opposerait à l'ajournement quand l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) a pris trois heures, aujourd'hui.

(La motion est adoptée et le débat ajourné.)

La séance est levée à onze heures quinze minutes.

Mercredi, 8 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

ELEVATEURS DU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Relativement à l'élévateur n° 2 de la commission du port de Vancouver, combien a coûté cet élévateur au complet, y compris toutes les installations et l'outillage nécessaires à la réception, au nettoyage, à l'entreposage et à l'expédition du grain?
2. Comment a-t-on acheté l'outillage et les fournitures pour la construction de cet élévateur n° 2?
3. A-t-on demandé des soumissions pour tout l'outillage?
4. Combien a coûté l'appareil collecteur de poussière à cet élévateur n° 2?
5. Combien ont coûté les ouvrages de tôle?
6. Combien a coûté le hangar de réception sur rails?
7. Quelle est l'énergie électrique maxima requise pour le fonctionnement de l'élévateur n° 2?
8. Quelle énergie représentent actuellement les dynamos installées à l'élévateur n° 2, y compris le hangar à rails, les galeries de convoyeurs, etc.?
9. Quand l'élévateur n° 2 a-t-il commencé à fonctionner?
10. Combien est-il passé de grain, à l'élévateur n° 2, à l'arrivée, jusqu'au 28 février 1925?
11. Quel était le total des débours de l'élévateur n° 2, du 31 août 1924 au 28 février 1925, y compris (a) intérêt sur placement, (b) fonds d'amortissement, (c) somme imputable sur la surintendance et sur tous les frais généraux du n° 2?
12. Combien de grain l'élévateur n° 2 a-t-il expédié jusqu'au 28 février 1925?

[M. Irvine.]

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

1. Jusqu'au dernier certificat de l'ingénieur:

Fondations	$ 201,991 00
Superstructure	1,252,477 74
Déchargement des wagons	231,290 48
Total	$1,685,759 22
Galeries du môle Ballantyne	568,418 71
Sous-station	163,542 06
Total	$ 731,960 77

2. Par soumissions.
3. Oui.
4. $16,305, dernier certificat de l'ingénieur.
5. $79,942.52, dernier certificat de l'ingénieur.
6. $231,290.48, dernier certificat de l'ingénieur.
7. 1,935 H.P.
8. 2,950 H.P.
9. 22 novembre 1924.
10. 3,982,117 boisseaux.
11. $29,134.03; (a) $7,900 pour l'exploitation; (b) $6,780 pour l'exploitation; (c) $23,715.29.
12. 2,309,152 boisseaux.

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Quand devait être achevé l'élévateur n° 3 de la commission du port de Vancouver, d'après la convention faite avec la British Oriental Grain Company?
2. Cet élévateur a-t-il été achevé et remis pour être exploité, et dans l'affirmative, quand?
3. Quel ingénieur a fait les plans des agrandissements à cet élévateur n° 3, et qui lui avait donné l'ordre et les instructions pour ce travail?
4. Un surintendant pratique ou un propriétaire d'élévateur a-t-il vu les plans, le dessin et le tracé de l'annexe et des agrandissements de l'élévateur n° 3? Dans l'affirmative, quand?
5. Ces agrandissements, y compris la jetée, ont-ils été adjugés par contrat, et les travaux ont-ils été faits par un seul contrat ou subdivisés?
6. Combien de soumissions a-t-on reçues et quel était le prix de la plus basse?
7. L'estimation que l'ingénieur a faite des frais de l'élévateur n° 3 était-elle complète?
8. Combien les travaux ont-ils coûté jusqu'ici, et combien reste-t-il encore à payer?
9. Quelle sera la capacité totale de cet élévateur, une fois achevé?
10. Si l'élévateur doit être loué à la British Oriental Grain Company, quel en sera le loyer?
11. Le locataire payera-t-il les tarifs de cargaison pour le grain chargé à même les galeries de l'élévateur n° 3?

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

1. 31 décembre 1924.
2. Atelier: Oui, 31 mars 1924. Entrepôt et jetée: Non.
3. Barnett McQueen Construction Co. Ltd., sur l'autorité et les instructions des commissaires du port de Vancouver.

4. Oui, Colin McLean, surintendant des élévateurs des commissaires du port de Vancouver, à l'époque où les plans furent préparés.

5. Les agrandissements à l'élévateur, la jetée et le creusage ont été faits par contrats séparés.

6. Pour la jetée, quatre soumissions ont été reçues; le montant de la plus basse était de $48,753.55, sur le pied de l'unité pour les matériaux mis en place selon les quantités estimées par l'ingénieur en chef pour la jetée originairement projetée. Pour l'annexe de l'élévateur, sept soumissions ont été reçues; la plus basse était de $160,000, pour la construction de l'entrepôt et du séchoir et le parachèvement de la galerie de chargement.

7. L'atelier, l'entrepôt et le séchoir, qui constituent l'élévateur proprement dit, $531,500. Y compris l'achat du terrain, la jetée et la galerie des convoyeurs, ajouter $292,912.

8. Coût total, comprenant l'achat du terrain, jusqu'au 28 février 1925, $630,156.94. Estimation de la somme requise pour l'achèvement complet de l'élévateur et la jetée, $194,255.06.

	Boisseaux.
9. Chambre des machines	125,000
Entrepôt	500,000
Total	625,000

10. L'arrangement pourvoit à ceci: "Le preneur convient de payer au bailleur, comme loyer annuel pour les terres et les immeubles, une somme égale à l'intérêt payé sur les obligations émises par le bailleur et dont le produit a servi à acquérir ladite propriété et à y faire les améliorations ci-contre, ainsi qu'une somme additionnelle devant être versée à un fonds d'amortissement qui, payé en versements annuels égaux, sera suffisant pour payer lesdites obligations dans une période de vingt et un ans, ainsi qu'une somme de 1 p. 100 du montant de ces dites obligations comme charge de surveillance. Il est cependant convenu que, dans aucun cas, les charges totales ci-dessus mentionnées ne dépasseront pas 9 p. 100 par année du montant des dites obligations, dont le produit a été employé comme il est dit ci-haut. En outre, le preneur convient de payer tous les frais d'enregistrement et d'avocat relatifs à l'acquisition des titres de propriétés de ces terrains, ainsi que les frais d'enregistrement, d'avocat et de syndic relatifs à l'émission des dites obligations. Dans le but de s'assurer que le preneur créera un revenu d'au moins douze mille dollars par année avec les dites facilités d'expédition devant être pourvues par le bailleur comme dit ci-haut, le dit montant de douze mille dollars a été inclus dans la dite rente annuelle devant être payée par le preneur; il est cependant entendu et convenu entre les parties que, contre la dite rente, le preneur sera crédité pour toutes les sommes payées au bailleur par le preneur comme tarifs de cargaison ou de port ou autres jusqu'à concurrence de douze mille dollars par année."

11. L'arrangement pourvoit à ceci: "Le preneur convient avec le bailleur qu'il paiera ou fera payer tous les tarifs et droits de port et tous les frais d'aiguillage qu'il doit raisonnablement payer; il est entendu et convenu que l'aiguillage des wagons sur les dits lieux sera sous la direction du bailleur. Dans le but de s'assurer que le preneur fera produire un revenu d'au moins douze mille dollars par année à cet équipement du port qui sera fourni par le bailleur, comme il est convenu ci-dessus, le dit montant de douze mille dollars a été inclus dans le dit loyer annuel que le dit locataire convient par les présentes de payer, étant entendu et arrêté entre les parties, toutefois, qu'il sera déduit, du dit loyer à être ainsi versé, au bénéfice du locataire, tous les montants que le locataire aura versés au bailleur sous forme de droits de tonnage ou autres droits de port jusqu'à concurrence d'un montant de douze mille dollars par année au plus."

M. COOTE demande:

1. Combien de boisseaux de grain l'élévateur de la commission du port de Vancouver a-t-il reçus dans l'exercice clos le 31 juillet 1924?
2. Quel était le droit de manutention par boisseau?
3. Quels ont été les revenus de cette source sur (a) le grain et (b) d'autres provenances?
4. Combien y avait-il d'employés à l'élévateur?
5. Quels salaires leur a-t-on payés en tout?
6. Quels autres frais a occasionnés l'exploitation de l'élévateur?

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

1. Montant total du grain expédié, 53,096,150 boisseaux.

2. Coût de manutention par boisseau, .941 c.

3. Recettes d'exploitation:

Montage	$533,646 32
Nettoyage	116,568 87
Séchage	462 00
Mise en sacs	56,934 62
Entreposage	78,187 45
Recettes diverses	4,387 39
	$790,186 65

4. 151.

5.

Direction	$ 9,599 75
Salaires des employés du bureau	15,246 09
Equipe d'entretien	31,917 28
Equipe d'exploitation	164,283 26
	$221,046 38

6.

Force motrice	$ 24,515 18
Frais divers d'exploitation	14,666 04
Matériel d'entretien	21,125 22
Améliorations	50,033 04
Fournitures, frais de bureau, etc.	22,428 05
Honoraires d'enregistrement	2,215 16
Intérêt et change	12 98
Assurance	17,027 29
Droit riverain sur le grain manipulé	71,284 11
Proportion des frais divers imputables sur le compte de l'élévateur	55,544 00
	$499,897 45

EMPLOYES DE LA COMMISSION DU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Combien d'employés de tous grades étaient au service de la Commission du port de Vancouver au 31 décembre 1921, 1922, 1923 et 1924?

2. Combien de salaires la Commission a-t-elle payés en tout à ces employés, dans les années civiles 1921, 1922, 1923, 1924?

3. Quel fut le montant total des cargaisons de haute mer entrées au port ou qui en sont sorties, pendant les années 1921, 1922, 1923, 1924?

4. Quelles ont été les recettes totales de la commission du port pendant les années civiles 1921, 1922, 1923, 1924?

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

1. 1921, 38; 1922, 46; 1923, 347; 1924, 511.

2. 1921, $83,174.19; 1922, $90,690.31; 1923, $205,354.27; 1924, $687,093.80.

3. 1921, $1,237,687; 1922, $1,915,194; 1923, $2,631,888; 1924, $3,679,324.

4. 1921, $340,937.88; 1922, $425,076.48; 1923, $725,880.30; 1924, $1,870,521.00.

JETEE N° 1 DU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Relativement à la jetée de l'élévateur n° 1 de la commission du port de Vancouver, la superstructure de cette jetée a-t-elle été achevée?

2. A-t-on averti le Gouvernement que le plan et la construction de cette superstructure sont défectueux?

3. Combien au total ont coûté (a) cette jetée n° 1, (b) la superstructure, et (c) le matériel d'exploitation?

4. Quel ingénieur a fait les plans, et à combien en a-t-il estimé le coût?

5. A-t-on construit à l'entreprise?

6. Dans l'affirmative, quel était le montant de la soumission la plus basse, et à qui a-t-on adjugé l'entreprise?

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

1. Non.

2. Non.

3.

Fondation, d'après le dernier certificat de l'ingénieur	$448,558 86
Superstructure, d'après le dernier certificat de l'ingénieur	172,949 72

4.

W. G. Swan, superstructure	$462,059 18
John S. Metcalf Co. Ltd., superstructure et matériel d'exploitation	254,377 00

5. Oui.

6. Marché conclu avec la Pacific Construction Co. Ltd., sur le pied de l'unité pour la fondation. Marché conclu avec la Northern Construction Co. Ltd., et J. W. Stewart pour la superstructure, $236,149.30. Marché conclu avec la Northwestern Dredging Co. Ltd., pour le dragage, sur le pied de l'unité.

CONSTRUCTION AU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il un inspecteur dans tous les chantiers de construction entrepris par la commission du port de Vancouver sur les crédits que le gouvernement fédéral a avancés?

2. Qui était inspecteur de (a) l'agrandissement de l'élévateur n° 1, (b) la jetée et la superstructure du même élévateur, (c) l'élévateur n° 2, et (d) les agrandissements et la jetée de l'élévateur n° 3?

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

1. Non.

2. Non.

SUBVENTION AUX PAQUEBOTS

M. McQUARRIE demande:

1. Quelles subventions paye-t-on à des lignes de navigation desservant le Sud-Africain et le Canada, (a) quant aux ports de l'Atlantique, et (b) les ports du Pacifique?

2. Quels sont le tonnage et la valeur des cargaisons transportées entre ces ports par les navires qui reçoivent ces subventions?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. (a) Au cours de l'exercice 1924-1925 qui vient de se clore, on a versé une subvention de $125,000 pour un service entre le Canada et le Sud-Africain. Ce chiffre sera réduit à $100,000 pour 1925-1926. En retour de cette subvention les navires doivent faire escale aux ports de l'Afrique occidentale comme à ceux du Sud-Africain. Il s'agit seulement d'un service d'aller, c'est-à-dire du Canada à l'Afrique-Sud.

2. Pour les quatre années dernières le point d'origine, la quantité et la valeur des cargaisons transportées par le service subventionné ont été comme suit:

Année civile	Du Canada			Des Etats-Unis			Tonnage total		
	Tonneaux, poids	Tonneaux, encombrement	Valeur	Tonneaux, poids	Tonneaux, encombrement	Valeur	Tonneaux, poids	Tonneaux, encombrement	Valeur.
1921..	16,262	14,395	$4,082,959	1,281	5,737	$ 677,720	18,243	20,132	$4,760,679
1922..	22,217	22,777	4,108,142	989	4,239	499,811	23,206	27,016	4,557,953
1923..	37,656	25,443	5,305,222	798	6,605	789,672	38,454	32,078	6,294,894
1924..	40,157	19,114	6,511,160	1,958	15,939	1,828,195	42,115	35,053	8,339,355

PERCEPTION DE L'IMPOT SUR LES VENTES

M. ROSS (Kingston) demande:

Quelle somme totale le Gouvernement a-t-il perçue des taxes de ventes dans chacune des années de leur application?

L'hon. M. CARDIN (au nom du ministre des Douanes):

1920-21..	$ 38,128,063 94
1921-22..	61,520,683 79
1922-23..	91,262,254 13
1923-24..	100,990,076 80
1924-25..	62,795,180 84

REMISES DE LA TAXE SUR LES VENTES

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

D'après un relevé du 21 février 1925, en réponse à un ordre de la Chambre du 3 juillet 1924, il est indiqué qu'au 16 octobre 1924, sur un total de 4,486 réclamations pour remises d'impôts de ventes, 1,907 réclamations avaient été vérifiées et payées, laissant 2,563 réclamations en suspens. Combien de ces dernières ont été vérifiées depuis la date mentionnée dans ledit relevé et quelle somme a été payée?

L'hon. M. CARDIN (au nom du ministre des Douanes):

On a vérifié 2,277 des réclamations non réglées pour remises d'impôts depuis la production de ce rélevé et on a accordé $3,164,281.98 de déductions sur ces réclamations.

DRAWBACKS

M. LUCAS demande:

1. Quelles sommes a-t-on payées aux manufacturiers canadiens sous forme de drawbacks ou remises de droits sur des articles qu'ils avaient achetés, et fabriqués au Canada pour l'exportation, ou sous forme de sommes spécifiques au lieu des drawbacks, au cours des exercices terminés le 31 mars 1922, 1923, 1924 et 1925?

2. Quelles sommes a-t-on payées à ces manufacturiers sous forme de remise ou de sommes spécifiques, sur les articles qu'ils avaient achetés, et fabriqués au Canada pour l'usage domestique, dans les mêmes exercices?

L'hon. M. CARDIN (au nom du ministre des Douanes):

1.	Exportation
1921-22..	$ 9,559,378 07
1922-23..	13,306,503 27
1923-24..	12,310,244 78
1924-15..	10,280,403 72

2.	Consommation domestique
1821-22..	$ 1,328,364 57
1922-23..	1,199,774 54
1923-24..	1,782,893 84
1924-25..	1,964,508 84

LE NATIONAL-CANADIEN

M. SENN demande:

1. Quel est le parcours total exploité par le National-Canadien?

2. Quel est le parcours total exploité par le Pacifique-Canadien?

3. Combien le National-Canadien compte-t-il d'employés?

4. Quel est le nombre des employés du Pacifique-Canadien?

5. Quelle est la moyenne des employés du National-Canadien par cent milles?

6. Quelle est la moyenne des employés du Pacifique-Canadien par cent milles?

L'hon. M. ROBB (au nom du ministre des Chemins de fer):

Moyenne de 1924 pour les lignes canadiennes:

1. 20,523 milles.
2. 13,784 milles.
3. 87,213 employés.
4. 57,471 employés.
5. 425 employés.
6. 416 employés.

LE CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

M. SPENCER demande:

1. Quand a-t-on fait les derniers travaux de construction du chemin de fer de la baie d'Hudson?

2. Pourquoi a-t-on continué les travaux de ce chemin de fer pendant la guerre, alors qu'on retardait les autres constructions ferroviaires?

3. Y a-t-il eu échange de correspondance entre les gouvernements britannique et canadien au sujet de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, pendant la guerre?

4. Le gouvernement britannique était-il intéressé au parachèvement de ce chemin de fer?

5. Dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. M. ROBB (au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. L'entrepreneur a livré le chemin de fer le 9 octobre 1918.

2. Durant les années de guerre, la longueur en milles des voies ferrées du réseau national mises en exploitation a été la suivante:

Année terminée	Milles
Le 30 juin 1915	4,788
Le 30 juin 1916	1,852
Le 30 juin 1917	1,170
Le 30 juin 1918	274

3. Il n'y a pas de correspondance de ce genre dans les dossiers.

4. Pas de renseignement.

5. Répondu sous le n° 4.

PROPRIETE DU GOUVERNEMENT A VANCOUVER

M. BLACK (Yukon) demande:

1. Relativement aux réponses données le 30 mars 1925, au sujet des propriétés fédérales à l'angle sud-ouest des rues Granville et Pender, Vancouver, désignées "ancien bureau de poste", de qui venaient ces demandes de renseignements?

2. A-t-on reçu des offres touchant cette propriété?

3. Dans l'affirmative, de qui, et quelles étaient les offres?

L'hon. M. CARDIN (au nom du ministre des Travaux publics):

1. Sharples et Sharples, courtiers en immeubles, Vancouver.

2. Non.

3. Répondu sous le n° 2.

DELEGUES DES JOURNALISTES A WEMBLEY

M. CAMPBELL demande:

1. Quels membres de la tribune des journalistes faisaient partie de la députation envoyée à l'exposition de Wembley, Angleterre, en 1924, aux frais du gouvernement fédéral?

2. Combien cela a-t-il coûté au Gouvernement dans chaque cas?

3. Quels sénateurs étaient compris dans la délégation?

4. D'autres particuliers, en dehors des députés, des sénateurs et des membres de la tribune de la presse, étaient-ils compris dans ladite députation, et le gouvernement fédéral a-t-il payé leurs dépenses?

5. Combien au total a coûté la députation?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1. Thos. Fraser, J. A. Fortier.

2. $889.94 à chacun.

3. Aucun.

4. Oui, deux correspondants de journaux, l'un de la Colombie-Anglaise (Harry Hodges) et l'autre du Nouveau-Brunswick (C. C. Avard). Les dépenses du premier se sont élevées à $900, et celles du dernier à $869.95.

5. $7,769.83.

REMISES DE L'IMPOT SUR LE REVENU ET DES TAXES D'AFFAIRES

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quelles remises ou réductions d'impôts sur le revenu et de taxes sur les profits d'affaires, s'il en est, ont été accordées par décret du conseil au cours du dernier exercice?

L'hon. M. CARDIN (au nom du ministre des Douanes): Transformée en ordre de dépôt de documents.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette question est fort brève. Je veux simplement faire remarquer au Gouvernement que j'avais l'impression que rien de ce genre ne s'était produit; je m'attendais à un non. J'espérais que ce serait la réponse: rien de ce genre n'est arrivé. Je ne me rappelle pas que la chose se soit jamais faite. On nous a déjà posé des questions de cette nature, mais nous n'avons pas eu la moindre difficulté à y répondre, d'après mes souvenirs, mais aujourd'hui le ministre veut transformer cette question en ordre de dépôt de documents. Il se produit, j'en conviens, nombre de cas où l'on rembourse la taxe des ventes et autres de même nature, mais s'il en est ainsi, je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ne répondrait pas, à moins qu'il ne déclare que ces cas sont nombreux. Si le Gouvernement déclare cela, c'est une autre affaire.

L'hon. M. CARDIN: J'ai exprimé le désir que cette question soit transformée en ordre de dépôt de documents, à la demande des chefs de service du département. Pour ma part, je ne connais pas la situation, mais on m'informe qu'il faudrait beaucoup de recherches pour fournir les renseignements demandés. Je ne m'oppose pas à ce que la question soit réservée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors la question reste inscrite au tableau des questions?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

DR PETER McGIBBON

Par M. HAMMELL:

Copie de rapports, écrits, télégrammes et autres papiers que le docteur Peter McGibbon a écrits en 1921 à la Marine marchande ou à des hauts fonctionnaires du gouvernement d'alors mentionnés dans une lettre datée de Bracebridge, le 6 octobre 1921, et adressée à l'honorable J. H. Stewart, ministre des Chemins de fer, et dont un double a été déposé il y a quelque temps; aussi, copie de toutes les réponses aux papiers adressés au docteur Peter McGibbon.

ENQUETE SUR LE L'EXTRACTION DU PETROLE

Par M. LeSUEUR:

Copie des instructions données au docteur Hume et à M. Russell au sujet de leur visite au comté de Lambton, et de leur enquête sur la production du pétrole brut dans ce comté; copie de tous rapports et lettres qu'ils ont écrits l'un ou l'autre, et de la correspondance qui s'y rapporte.

LA GREVE DU CAP-BRETON

M. GOOD: Je désirerais savoir du ministre du Travail si, au cas d'émeutes au Cap-Breton suivies d'une demande adressée au Gouvernement par les autorités provinciales pour obtenir l'aide de la troupe, l'administration fédérale croirait devoir procéder à une enquête.

M. l'ORATEUR: Je suis obligé de rappeler à notre collègue que les questions portant sur un cas hypothétique ne sont pas réglementaires.

Mlle MACPHAIL: Je désirerais savoir si le Gouvernement entend se désintéresser absolument du sort de milliers de personnes au Cap-Breton dont la misère va toujours en augmentant.

L'hon. J. H. ROBB (ministre des Finances faisant fonction): Le Gouvernement est sans nouvelle du Cap-Breton et je ne puis que répéter ce qu'a déjà déclaré le premier ministre, à savoir que nous attendrons une communication du chef du gouvernement de la province.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

M. KELLNER: Le 19 de février la Chambre a ordonné la confection d'un état demandé par moi. Je désirerais savoir quand ce document sera déposé. Je voulais savoir le prix qu'on a payé certains terrains acquis au parc Buffalo et à Wainwright et combien ont coûté les parcs Jasper et de Buffalo.

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): Le département ne m'a pas encore remis les renseignements demandés par notre collègue. Je vais m'aboucher avec les chefs de service et hâter la confection de l'état.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. IRVINE: Monsieur l'Orateur, au moment où nous nous sommes séparés, hier soir, je m'efforçais d'équilibrer le budget, un budget d'un nouveau genre, composé d'une énorme dépense de promesses gouvernementales, que n'arrivent pas à balancer les minces recettes figurées par leur accomplissement. Comme je cherchais à faire cet équilibre je fus interrompu par l'honorable ministre du Travail. Je mettais dans les plateaux de la balance l'article 7 du programme libéral, dont on a fait état devant les ouvriers aux dernières élections et qui est ainsi conçu:

7. Hommes et femmes ont droit au même salaire quand ils font le même travail.

Là-dessus le ministre du Travail m'a interrompu pour demander:

Est-ce que notre collègue ignore que le gouvernement actuel ou celui qui l'a précédé n'a pas la discrétion de fixer le traitement des fonctionnaires et que ce soin est confié par la loi à une commission seule compétente en cette matière?

Si le gouvernement n'a pas la discrétion dont parle le ministre il doit tout de même; d'après la loi, donner son approbation aux chiffres proposés par la commission. S'il y a des femmes dans le service civil qui ne touchent pas les mêmes traitements que les hommes remplissant des fonctions de même nature, le Gouvernement s'est-il mis en communication avec les commissaires du service civil à ce sujet? Le Gouvernement a-t-il tenté un effort quelconque pour faire disparaître ces inégalités, s'il en existe?

Cependant, j'ai une autre proposition à faire à ce sujet. En admettant l'exactitude des déclarations du ministre du Travail (M. Murdock)—savoir que le Gouvernement n'a pas le droit d'intervenir en ce qui regarde les traitements des fonctionnaires publics étant donné les dispositions d'une certaine loi—est-ce que mes honorables amis n'ont pas plein pouvoir de modifier cette loi? Pour quelle raison le Gouvernement ne modifierait-il pas la loi du service civil dès la présente session de façon à limiter les pouvoirs de la Commission du service civil ou à conférer au cabinet l'autorité qu'il devrait avoir au dire du ministre du Travail?

J'ai fait allusion, hier soir, aux divers diagnostics que les ministres ont faits ici de temps à autre sur l'état de santé de la nation canadienne. J'ai établi que le Gouvernement a peint la situation sous les couleurs qui conviennent aux buts qu'il vise pour l'instant. De plus, j'ajouterai que le Gouvernement a appliqué le même genre de raisonnement pour ce qui est de l'équilibre du budget. De fait, il a dépassé le but en effectuant cette opération. Il a placé le montant des dépenses publiques au regard de recettes problématiques. Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a omis de ce bilan les énormes sommes que l'Etat a avancées au réseau national dans l'unique but de prétendre ensuite à tort que le budget est équilibré. Maintenant, monsieur l'Orateur, étant donné que d'autres honorables députés désirent participer au débat avant de partir pour le congé de Pâques, je m'abstiendrai de discuter les détails de l'exposé budgétaire comme j'avais l'intention de le faire. En réalité, il est inutile que je le fasse, car d'autres orateurs ont déjà abordé le sujet et je n'ai pas le moindre doute que les honorables députés qui prendront la parole après moi, y reviendront.

Il y a deux aspects principaux du budget que je tiens à faire ressortir d'une façon particulière. De fait, l'ensemble du présent budget peut se résumer aux deux questions

suivantes: Premièrement, par quels moyens pourrions-nous réduire le chiffre des dépenses? Est-il possible de pratiquer une économie plus stricte dans l'administration des affaires publiques? En second lieu, de quelle manière pouvons-nous prélever les revenus nécessaires à la chose publique? En réalité voici le court et le long du budget. En ce qui regarde la première question, savoir de quelle manière pourrions-nous pratiquer la plus stricte économie, voici la situation: Quoi que le Gouvernement ait protesté à maintes reprises de son désir de pratiquer l'économie, il n'a jamais avoué franchement au peuple canadien que la majeure partie des dépenses publiques se composent en réalité de frais obligatoires et que la plus grande partie de ces frais résulte du paiement des intérêts, qu'il est impossible de les réduire. Ni le Gouvernement actuel ni aucun autre ne saurait diminuer ces obligations, peu importe les sommes que nous pourrions économiser. Le seul moyen efficace d'apporter remède à la situation, ce serait non pas de modifier la politique fiscale du pays en tant qu'elle a trait au tarif douanier, mais d'opérer des réformes essentielles, comme la réglementation du crédit public et des institutions financières.

La seconde question se résume à ceci: Comment trouver les revenus nécessaires? Cette question ramène sur le tapis le plus litigieux de tous les problèmes que puisse faire surgir le débat sur le budget, c'est-à-dire la question tarifaire. A l'heure qu'il est, nous tirons les revenus publics de trois principales sources: le tarif douanier, l'impôt sur le revenu et la taxe sur les ventes. Et ici, j'ouvre une courte paranthèse afin de protester contre tout le système des impôts en vigueur au Canada. Il donne lieu à une superposition; il est injuste et fort coûteux. J'ajouterai de plus qu'il n'existe pas de système d'impôts au monde, à mon humble avis, qui puisse jamais résoudre les problèmes économiques fondamentaux.

Le tarif douanier en vigueur au Canada constitue tout d'abord un moyen de percevoir des revenus. En second lieu, le tarif pourrait être utilisé pour la protection de nos industries; je ne vois pas toutefois de quelle façon nous pourrions atteindre ces deux buts en même temps. En effet, si le tarif était assez élevé pour protéger nos industries, il ne servirait guère à nous procurer des revenus suivant moi. Et si d'autre part, nous remanions le tarif pour qu'il produise des revenus, je ne puis voir de quelle façon il pourrait servir à la protection de nos industries. Je le répète, je ne considère pas que la question tarifaire soit fondamentale; de fait, je ne crois pas qu'aucun programme fiscal soit essentiellement un problème économique. J'admets que tout programme fiscal exercera une influence sur la vie industrielle du pays. Il exercera la même influence que la température sur l'un des navires de la ligne Petersen au cours d'une traversée de l'Atlantique. Si le vent souffle en tempête, la marche du navire sera retardée quelque peu, mais il finira toujours par atteindre le port; d'autre part, si le vent est favorable, la traversée sera plus rapide. Et il en va de même en ce qui regarde le navire de l'Etat. Selon le programme fiscal en vigueur, la marche peut être retardée ou accélérée, mais la politique fiscale ne constitue pas une force motrice essentielle. Le tarif douanier est cependant le problème le plus litigieux qui existe. La question joue un rôle de première importance dans la politique canadienne, bien qu'elle ne soit guère importante à mon sens en matière d'économie politique.

Au Canada, aucun des partis politiques ne préconise réellement l'abolition du tarif douanier. Tous les partis ont une tendance à l'utiliser comme un moyen de prélever des revenus. Et je le répète, si le parti conservateur appliquait ses principes jusqu'au bout, le tarif protecteur serait tellement élevé qu'il ne produirait plus de revenu. Si, d'autre part, le parti libéral mettait son programme à exécution d'une manière sérieuse, nous finirions par avoir le libre-échange et, par conséquent, nous ne pourrions compter sur le tarif pour des fins de revenus. Bien entendu, je ne présume pas que le parti libéral soit tenté de se tourner vers le libre-échange, mais si jamais cela arrivait, les revenus du pays ne s'en trouveraient pas augmentés. Voilà une des principales faiblesses des libéraux: ils prétendent être favorables à un régime de libre-échange, mais constatant qu'ils n'ont pas d'autres moyens de percevoir des revenus ils se cramponnent au même ancien tarif afin de pouvoir équilibrer leur budget à la fin de l'exercice. Il me semble que les droits tels qu'ils existent aujourd'hui sont à peu près les mieux déterminés pour grossir les coffres de l'Etat. Si nous avions un gouvernement conservateur, il n'élèverait pas le tarif beaucoup plus à condition qu'il s'en servît comme source de recettes. Le ministère actuel qui a promis de dégrever les droits n'ira pas loin dans cette direction parce que le trésor en souffrirait. Donc, à mon sens, le tarif est établi de façon à rapporter la plus grande somme de revenus possible. C'est ainsi que j'envisage la question.

Par conséquent, nous avons à l'heure actuelle, au Canada, les pires vices des deux sys-

tèmes, je veux dire d'un libre-échange et d'une protection partielle sans que nous ayons eu les avantages inhérents à l'une ou l'autre de ces deux politiques. Laissez-moi mieux expliquer ce que j'entends par les pires vices de ces deux systèmes. Comme je l'ai fait observer, le tarif n'est pas assez bas pour réduire le prix des marchandises. Telle a été la prétention du parti libéral, à savoir qu'il voulait l'abaissement des droits afin de diminuer le coût des marchandises pour le consommateur. Mais les droits sont encore trop élevés pour cela, et, d'un autre côté, ils ne le sont pas assez pour la protection de nos industries. Tous conviendront que pour les fins du revenu, c'est le système le plus dispendieux. On calcule que pour un dollar qui prend le chemin du trésor public, trois ou quatre vont dans les goussets de quelqu'un. Non seulement est-ce là une méthode fort coûteuse, mais elle est aussi injuste et je crois que l'industrie agricole en souffre plus que tout autre. Vient ensuite le consommateur ordinaire qui, peut-être, ne se livre à aucune industrie protégée mais doit payer davantage pour la protection des marchandises. Ainsi donc, ce tarif que l'on a donné comme modéré est le plus pernicieux que l'on ait jamais connu au monde. A mon sens, le pays peut finir par se faire à n'importe quelle politique fiscale pourvu qu'elle soit marquée au coin de la stabilité. Si je ne me trompe, il y a quelques jours, l'ex-premier ministre d'Angleterre, Lloyd George, a fait, aux Communes anglaises, au cours de la discussion du budget, une assertion à peu près analogue à celle que vous venez d'entendre. Pour donner une autre preuve qu'une nation peut survivre à n'importe quelle politique fiscale, je mentionnerai l'Allemagne et les Etats-Unis. La haute protection qui règne dans ces deux contrées ne les a pas menées à la ruine. Et voyons la Grande-Bretagne, le pays libre-échangiste par excellence, n'a-t-elle pas continué à vivre en dépit du régime du libre-échange? Mais l'exemple le plus frappant, c'est le Canada même qui nous le fournit. Notre pays a su se maintenir malgré le plus hybride des systèmes et que l'on a désigné comme tarif modéré. L'ancien leader des progressistes (l'hon. M. Crerar) l'a appelé immoral. Si c'est exact, débarrassons-nous-en; sinon, maintenons-le. Mais, je le répète, aujourd'hui c'est la méthode la plus injuste et la plus dispendieuse de prélever des revenus pour le pays. Cette politique favorise le manufacturier mais non les industries, c'est-à-dire qu'elle lui permet de demander un prix plus élevé pour ses produits, tandis que les industries ne sont pas assez protégées pour soutenir la concurrence des étrangers.

Je suis donc d'opinion, monsieur l'Orateur, qu'il faut nous décider dans un sens ou dans l'autre. Si les honorables députés de la droite sont prêts à adopter le libre-échange, j'en suis. Mais rien n'a mieux prouvé que cette année qu'ils ne sont pas encore en état d'accorder aux libres-échangistes leur propre système. Ils n'y songent même pas, et je ne veux pas être la dupe d'aucun gouvernement. Si le ministère est sincère, je veux bien lui donner l'occasion de mettre une politique à l'essai, parce que toute la science d'un gouvernement, si elle existe, n'est qu'à titre expérimental. Mais le Canada n'a jamais tenté d'appliquer le libre-échange et comme je vois qu'on ne fait pas le moindre effort dans ce sens, je tourne mes regards vers quelque autre système. Je m'en désintéresse absolument. Le tarif actuel me rappelle la fable de l'âne mort de faim entre deux meules de foin; seulement, monsieur l'Orateur, ce n'était là qu'une fable. Un âne serait plus averti. Nous voilà donc avec notre tarif; apparemment personne ne veut l'abaisser, on veut le laisser tel qu'il est, nuisible et stupide. Et nous restons là, les bras croisés. Voilà poufrquoi je renonce à ce programme.

J'arrive maintenant à une question que m'ont posée hier soir deux honorables membres à ma droite. Ils m'ont demandé pourquoi l'an dernier j'ai voté un budget à tendances libre-échangistes alors qu'aujourd'hui je censure un budget plus ou moins identique. La question est parfaitement loyale et je veux consacrer un peu de temps à ma réponse. Je tiens à établir clairement l'attitude qu'à tort ou à raison j'ai adoptée sur la question du tarif. Je viens d'affirmer que moi-même personnellement, ainsi que la classe ouvrière que je représente, n'attribuons pas au tarif une importance économique fondamentale. Nous pouvons faire erreur; mais telle est notre attitude. Aux dernières élections donc je n'avais pas de programme tarifaire; je dois mon mandat à un programme tout autre. La première considération, et la plus importante,—la seule, à dire le vrai,—était que je devais représenter les ouvriers et, de temps en temps, les consulter pour connaître leur attitude sur les questions d'ordre public. C'était là tout mon programme. Je viens de consulter le monde ouvrier sur la présente question. Je n'ai pas manqué de m'enquérir auprès du Conseil des métiers et du travail de Calgary, comme du parti travailliste canadien, touchant l'attitude que je devais adopter sur cette question; j'ai reçu mes instructions. Je suis le mandataire de ces gens. Si mes principes m'empêchent de suivre leurs instructions je n'ai qu'à me démettre. Mais puisque je suis convaincu moi-même que le tarif ne résoudra jamais le problème ouvrier, puisque je suis convaincu que nous devrions faire l'essai

de l'un ou l'autre des deux régimes, c'est-à-dire du libre-échange ou de la protection, et non pas nous en tenir à une politique qui tente de louvoyer entre les deux, ma ligne de conduite me paraît clairement tracée. L'an dernier j'avais encore une lueur d'espoir qu'un parti vigoureux de la Chambre voulait l'inauguration éventuelle du régime libre-échangiste, qu'il était prêt à faire un pas en ce sens; donc lorsque mon honorable collègue proposa sa résolution je comptais,—pas un seul instant je n'en doutai,—qu'elle allait rallier l'adhésion de tous les membres du parti progressiste puisque le programme progressiste même y était préconisé; je prévoyais que de la sorte nous allions signifier au ministère que le budget suivant devait être un budget à tendance libre-échangistes. Voilà pourquoi je la votai: si d'autres veulent tenter l'essai du libre-échange je ne reculerai pas. Mais cette année je constate que personne ne veut du libre-échange, que personne même n'y songe. Comme j'ai l'intime conviction que le tarif existant nous est préjudiciable, je me tourne de l'autre côté et je demande ce que la protection a à nous offrir. La protection va-t-elle se montrer aussi craintive que le libre-échange? Alors, je serai bien forcé de m'en détourner. Mais pour le moment je n'ai pas la certitude qu'il en soit ainsi. Voilà ma réponse à la question que mon honorable ami m'a faite hier soir.

M. GARLAND (Bow-River): L'honorable député affirme que pas un seul député de la Chambre n'aspire au libre-échange. Je tiens à lui assurer que personnellement je n'ai jamais renoncé à mes convictions libre-échangistes.

M. IRVINE: Cet aveu de mon honorable ami me fait grand plaisir. J'aurais dû dire qu'aucun parti en Chambre ne préconise le libre-échange. Si j'ai dit "aucun individu" j'ai parlé contre ma pensée. Je crois qu'il y a en Chambre quelques individus qui sont demeurés fidèles à leur premier amour, soit dit à leur grand honneur. Je les comprends. Seulement, à ce qu'il paraît, pas un seul parti important de la Chambre, ne se fait le champion du libre-échange.

J'aborde maintenant la question du régime protecteur.

M. SPEAKMAN: L'honorable représentant vient de répondre à une question que je lui posais hier soir et je dois dire que cela me dépasse encore, par quel raisonnement il arrive à conclure que lui-même est sensé et par conséquent lorsqu'il s'oppose à un budget qui, suivant ses propres paroles, est, en essence, identique à celui dont il vota l'adoption l'année dernière, tandis que d'autres députés font piètre mine quand ils adoptent la même attitude. Ces autres honorables représentants ont bien pu discuter la question, aussi, avec leurs commettants.

M. IRVINE: Je n'ai pas entrepris de faire comprendre mon attitude à l'honorable député. J'ai voulu l'exposer clairement à tous les honorables membres de la Chambre. La différence entre le parti de mon honorable ami et moi-même réside en ceci: l'année dernière je votai l'adoption du programme progressiste alors que le parti progressiste vota son rejet.

M. SPEAKMAN: Pas tous les membres du parti.

M. IRVINE: Je n'ai pas dit tous. Un grand nombre de députés du parti progressiste ont voté contre la proposition. J'ai perdu tout espoir d'arriver au libre-échange, en le voyant rejeter par le seul parti qui eût manifesté l'intention de le défendre. Si ceci, en même temps que l'explication que j'ai donnée concernant mes rapports avec mes commettants, le programme avec lequel j'ai été élu et mes vues personnelles, ne suffit pas à convaincre mon honorable collègue de mon attitude, alors je remettrai cela à plus tard.

M. EULER: Je voudrais m'assurer si l'honorable député est lui-même en faveur du libre-échange ou de la protection. Il ne nous l'a pas clairement indiqué. Peut-être ma question est-elle prématurée?

M. IRVINE: J'ai cru faire bien comprendre que pour moi aucune politique fiscale n'avait grande importance au point de vue économique. Ensuite, j'ai essayé de démontrer qu'un pays survit à n'importe quelle politique fiscale. Mais celle que nous avons maintenant est la pire, parce qu'elle est moitié libre-échange, moitié protection et on a ainsi les pires éléments des deux. Je suis prêt à essayer l'une ou l'autre. Je suis prêt à essayer le libre-échange.

M. EULER: Laquelle mon honorable collègue préfère-t-il?

M. IRVINE: Je ne le sais pas, parce que le libre-change n'a jamais été essayé. Si mon honorable collègue est si persuadé que le libre-échange soit une bonne chose, pourquoi ne nous le donne-t-il pas?

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

M. IRVINE: S'il est convaincu que la protection est une bonne chose, pourquoi ne pas relever le tarif douanier pour le rendre protecteur? C'est bien beau de parler de cette façon; mais si je croyais au libre-échange et

que je fusse premier ministre, j'en ferais l'expérience. Si j'échouais, ce serait au moins une leçon pour mes successeurs. Mais venir parler ici de libre-échange et saisir toutes les occasions pour l'éviter...

M. EULER: Comme le fait maintenant l'honorable député.

M. IRVINE: ...c'est une politique que je ne peux pas admettre.

M. KELLNER: Sur quelle autorité l'honorable député s'appuie-t-il pour dire que les progressistes sont un parti libre-échangiste?

M. IRVINE: J'ai ici leur programme dont je n'ai pas donné lecture, hier soir.

M. KELLNER: L'honorable député ne trouvera pas cela dans leur programme.

M. IRVINE: Si les progressistes n'ont jamais aspiré au libre-échange avec l'espoir de l'obtenir, alors je m'excuse de les avoir représentés sous un faux jour. S'il en est ainsi, ça ne valait pas la peine que je réponde à la question de mon honorable collègue. Si les progressistes n'ont jamais souhaité d'avoir le libre-échange, il n'y a alors entre eux et les membres du parti ministériel aucune ligne de démarcation et il n'a jamais pu y en avoir. Mais je supposais qu'il pût y avoir au moins un semblant de différence entre le parti progressiste et le parti ministériel.

M. KELLNER: Je prétends que mon honorable collègue se trouverait à sa place dans n'importe quel groupe de la Chambre.

M. IRVINE: Je pourrais répondre, si je voulais employer ce genre de récrimination, que mon honorable collègue n'aurait sa place dans aucun groupe; mais je ne veux pas m'abaisser à des arguments de la sorte. Je ne dis rien contre le parti progressiste que ses membres n'ont déjà dit eux-mêmes. Je ne suis pas moins généreux à leur égard qu'ils ne l'ont été envers eux-mêmes. Je tâche simplement d'exposer ce qu'ils ont fait. Je leur aurais accordé le mérite d'avoir des principes et une politique un peu différente de ceux du parti ministériel

M. GOULD: C'est ce qui existe.

M. IRVINE: Il semble que je l'aie supposé à tort.

M. FORKE: Je ferai remarquer à l'honorable député que si l'attitude du parti progressiste l'a poussé à s'en séparer, ce n'est pas sans avantage.

M. IRVINE: Je suis très heureux que l'honorable député reconnaisse les avantages que me procure cette séparation.

Je me tournerai maintenant du côté de la politique de protection. A ce sujet, je poserai au très honorable leader de l'opposition (M. Meighen) les questions que je lui ai annoncées hier soir. Je répéterai d'abord celle que j'ai déjà posée, et qui est celle-ci: Est-ce que le partie conservateur désire réellement nous doter d'un politique qui sera une protection pour l'industrie. Je ne pense pas pouvoir dire que le parti conservateur y ait réussi jusqu'ici. J'admettrai volontiers qu'il a toujours été un peu plus sincère et honnête que les autres, car il n'a jamais cessé de préconiser des droits protecteurs élevés. Mais je ne suis pas d'avis qu'il ait jamais accordé une protection assez élevée à l'industrie. Par conséquent, je désire savoir si le chef de l'opposition a l'intention d'adopter une ligne de conduite dont le résultat serait la protection réelle de l'industrie canadienne?

M. HOEY: Où est le mérite de se déclarer partisan de la protection si le parti ne tient pas ses promesses et à quoi sert de se déclarer en faveur du libre-échange si l'on ne le met pas en pratique?

M. IRVINE: Il n'y en a pas. C'est pourquoi je pose cette question. Voici la seconde question que je désire poser au chef de l'opposition. Advenant qu'il nous donne une politique de protection suffisante pour protéger nos industries, le résultat ne serait-il pas de faire disparaître les recettes que le tarif douanier nous apporte actuellement? Où le chef de l'opposition trouvera-t-il son revenu s'il arrive qu'il accorde aux industries canadiennes une protection susceptible de les protéger efficacement? La question suivante, que je crois plus importante pour les ouvriers et aussi, je pense, pour les cultivateurs, bien qu'elle découle des deux premières, est celle-ci: Est-ce que les marchandises protégées, c'est-à-dire les marchandises fabriquées sous un régime de protection, seront vendues au consommateur du Canada à un prix égal à celui auquel il pourrait les acheter dans un autre pays? Si c'est la politique qu'on doit suivre je demanderai ensuite comment le chef de l'opposition compte empêcher les capitalistes protégés d'exploiter la masse des consommateurs? Quand je pose ces questions, je crois qu'il est possible d'y répondre et j'espère bien que le chef de l'opposition y répondra. Je suis certain qu'il ne se dérobera pas, du moins il ne s'est jamais dérobé à aucune question que je lui ai posée. Si nous ne pouvons avoir une politique de protection assez élevée pour rendre les services que la protection doit rendre et qu'il soit impossible de protéger les consommateurs du Canada sous un tel régime, je crois que nous devrons les mettre au rebut

toutes les deux. Je pense néanmoins qu'on pourrait élever tellement les tarifs que l'importation au Canada deviendrait impossible. Dans ce cas, le marché canadien serait certainement protégé et en agissant ainsi les ouvriers canadiens y trouveraient quelques avantages. Actuellement, tous les avantages du tarif de protection vont à l'industriel seul, mais il ne reste rien pour protéger l'ouvrier et, en général, le consommateur paye l'augmentation de prix. Si notre politique doit être protectionniste—et je vois qu'elle ne sera pas libre-échangiste—je demande à ceux qui défendent cette politique de nous dire jusqu'à quel point elle s'élèvera, comment on empêchera l'exploitation du public canadien par quelques industries protégées?

M. PRITCHARD: L'honorable député me permettra une question. Il semble s'intéresser à la question du chômage. S'il obtient ce qu'il demande au point de vue de la protection élevée, qui aura pour tendance d'attirer toute la main-d'œuvre vers une industrie particulière, comment empêchera-t-il le chômage alors que tous les ouvriers se dirigeront vers cette industrie et qu'il n'y aura pas de travail ailleurs?

M. IRVINE: Je ne crois pas avoir bien compris mon honorable ami. Tout d'abord, je ne parle pas en faveur d'un tarif élevé et je ne l'offre pas davantage comme remède au chômage. Mais si j'ai bien compris sa question, elle est comme ceci:—il me reprendra si je n'exprime pas convenablement son idée;—quand on protège une industrie il se produit naturellement une augmentation de travail dans cette industrie particulière parce que le marché canadien lui est garanti et cela a pour effet d'attirer de nombreux ouvriers, tellement que, beaucoup, à la fin, se trouveraient sans travail. Mais je ne vois pas que ce raisonnement soit bien juste, parce que si les ouvriers viennent d'autres industries, ils peuvent y retourner et reprendre leur ancien poste quand on n'a pas besoin d'eux. Je ne vois pas bien où mon honorable ami veut en venir.

M. PRITCHARD: Comment protégerez-vous le cultivateur qui doit faire la concurrence sur un marché libre? Il devra abandonner la partie.

M. IRVINE: Si j'avais à défendre la politique protectionniste, je dirais comment les cultivateurs seraient protégés. Aujourd'hui, le cultivateur porte le plus gros fardeau en Canada et, que vous vous dirigiez vers la protection ou vers le libre-échange, vous devrez trouver un moyen d'alléger son fardeau. Le Gouvernement actuel ne l'a pas soulagé. Les cultivateurs sont d'avis que le soulagement leur viendra du libre-échange ou d'une politique se rapprochant du libre-échange—en s'inclinant devant le libre-échange si l'on ne veut pas faire davantage. Mais, dans la situation actuelle, on ne songe même pas au libre-échange. Ensuite, si nous voulions nous tourner vers l'autre politique il appartiendrait à ceux qui l'exposent de nous dire comment ils comptent diminuer le fardeau du cultivateur, comment ils veulent le protéger. C'est une question que je passe au principal apôtre de cette politique. Pour terminer, monsieur l'Orateur, je veux soulever un point qui me semble bien plus important que le tarif. Je crois qu'il est reconnu que la question du crédit et des finances s'impose de plus en plus dans tous les pays du monde. Les dépêches de France l'indiquaient encore il y a un jour ou deux. Je ne les citerai pas; je les mentionne simplement pour démontrer que la réglementation du crédit et le prélèvement des fonds nécessaires à l'Etat deviendraient de plus en plus importants. Une dépêche datée du 6 avril annonce que le premier ministre Herriot, de France, va proposer d'augmenter de deux milliards de francs la circulation fiduciaire, et de prélever 10 p. 100 sur le capital. J'ignore les détails de ces deux projets et je ne me prononce pas sur leur mérite; mais je dis que la décision du gouvernement français d'en faire une question de cabinet démontre que ce problème devient pour tous les peuples le problème essentiel.

Le Gouvernement parle beaucoup de prospérité. Parfois, il la voit, et d'autre fois il espère seulement y arriver. Il doit cependant admettre qu'un pays dont l'industrie est à moitié paralysée ne peut être prospère. La prospérité est impossible là où chôme une si grande partie de la population qui dépend de son salaire pour vivre. Un pays dont les usines chôment et les ressources naturelles restent inexploitées ne saurait être prospère. Mais comment raminerons-nous l'activité dans ces fabriques et la main-d'œuvre à l'exploitation de ces ressources? Les uns disent qu'on y arrivera au moyen d'une certaine politique douanière. Peut-être, mais je ne le crois pas. Je crois plutôt que nous y parviendrons par l'utilisation appropriée du crédit national. Je propose donc au Gouvernement qu'il tente quelque chose dans ce sens; qu'il commence en petit. Actuellement, le Gouvernement met le crédit national à la disposition des financiers, et ensuite, il emprunte d'eux, moyennant de gros intérêts. Nous payons 200 millions d'intérêt, soit plus que nous rapportent les droits de douane. Le Gouvernement peut économiser cette somme en prenant des

moyens appropriés. Au lieu d'emprunter à New-York ou ailleurs, qu'il se procure les 400 millions à peu près dont il aura besoin l'an prochain pour les dépenses courantes en émettant lui-même des billets pour autant et qu'il solde ensuite le compte de l'année au moyen d'un impôt suffisant. L'inflation ne serait pas plus à redouter que s'il empruntait et il épargnerait les intérêts sur cette somme. Et quant à l'impôt, je lui dirai de ne pas recourir à celui des ventes ou des douanes ou du revenu, mais d'essayer l'impôt unique pour voir ce qu'il donnera. L'impôt unique a le mérite d'être simple et juste. Il convient aussi bien au régime protectionniste qu'au libre-échange puisqu'il faut des revenus sous les deux. Je n'expliquerai pas ce système; car je crois que l'honorable député de Brant (M. Good) le plus compétent d'entre nous sur ce sujet, en parlera dans ses remarques sur le budget; mais je crois que c'est une méthode préférable à celles actuellement en vigueur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député me permet-il de lui couper la parole? Je n'insiste pas s'il ne tient pas à traiter cet aspect de la question, mais peut-être y a-t-il pensé. Il nous propose d'émettre des billets de l'Etat pour une somme de 400 millions, puis de prélever ce montant au moyen de l'impôt unique. Mon honorable ami entend-il par là un système permanent?

M. IRVINE: Je ne vois pas de raison pour qu'il n'en soit pas ainsi, parce que cela équilibrerait le budget. Si vous émettez pour 400 millions de billets et si l'impôt vous rapporte 400 millions, vous soldez parfaitement votre compte, au bout de l'année, et vous pouvez renouveler l'opération. Où serait la difficulté?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami comprendra que l'année suivante, il faut trouver 800 millions, parce qu'il y a 400 millions de billets à racheter et 400 millions de taxes.

M. IRVINE: Non. Une fois la première émission de 400 millions couverte par la recette de l'impôt, vous la détruisez et vous émettez de nouveaux billets jusqu'à concurrence de 400 millions.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, mais ce n'est pas le point. Le produit de l'impôt doit couvrir l'émission. La première année 400 millions suffisent, mais les dépenses continuent, et en plus de cette somme vous avez à racheter l'émission de 400 millions, ce qui représente 800 millions pour l'année suivante.

M. IRVINE: Non, la somme de 800 millions de dollars constitue la base du régime financier actuel. Je comprends très bien la façon de raisonner de l'ancien ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton), mais c'est justement là où l'on commence à constater la différence. C'est ce que nous faisons aujourd'hui. Chaque année nous augmentons notre dette et nos intérêts précisément en suivant cette méthode, et rien ne peut empêcher ce pays, ou tout autre pays qui suit un tel système financier, d'arriver un jour ou l'autre au désastre. C'est chose que l'on ne saurait dissimuler.

Je ne veux pas retenir plus longtemps la Chambre, monsieur l'Orateur. J'espère, cependant, que plus vite ce Parlement en arrivera à la conclusion que la politique fiscale est d'importance secondaire comparée à celle de la réglementation du crédit national, de la réglementation convenable de nos finances, de la réglementation et du développement de l'industrie, de l'administration de nos moyens de transport, plus vite on comprendra que la prospérité se trouve dans la solution de ces problèmes et non dans le prélèvement d'impôts. Je ne crois pas qu'un pays puisse arriver à la prospérité à coups d'impôts.

M. GARLAND (Bow-River): Puis-je interrompre mon honorable ami relativement aux 400 millions de dépenses? Nous allons supposer que le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) s'occupe actuellement de prélever des fonds pour les dépenses de l'année courante, soit une somme de 400 millions. Le plan de mon honorable ami, si je comprends bien, c'est que le ministre devrait aussi commencer immédiatement le prélèvement des impôts afin de pouvoir racheter ce total de 400 millions de dollars à la fin de l'année; conséquemment, il n'y aurait pas 400 millions d'arrérages à la clôture de l'exercice.

M. IRVINE: L'honorable député a saisi mon point exactement. Je ne demande pas que l'on fasse autre chose que ce que le Gouvernement fait actuellement; seulement, au lieu d'emprunter pour les dépenses courantes sur notre crédit, je demande que nous usions simplement de notre crédit. Le Gouvernement fait la même chose maintenant—il rachète son papier-monnaie. C'est tout ce qu'il aurait à faire en suivant ma suggestion.

Une VOIX: On épargnerait l'intérêt.

M. IRVINE: Oui.

M. HUDSON: Monsieur l'Orateur, cette année, comme par le passé, la discussion sur le budget a porté en grande partie sur la question du tarif; et cela, je suppose, est inévitable. Je me propose, conséquemment, de poursuivre la discussion, mais en m'éloignant

un peu du sentier qu'ont suivi la plupart des honorables députés jusqu'à présent. On a fait appel à l'autorité d'économistes politiques et à l'expérience d'autres pays, mais on a à peine mentionné l'expérience de notre propre pays. C'est de cette expérience que je désire traiter. En 1868, un an après la Confédération, le commerce total du Canada avec l'étranger s'élevait à 129 millions de dollars, en grande partie avec les Etats-Unis et le Royaume-Uni, comme aujourd'hui. A cette époque, le tarif sur tous les produits importés, en franchise ou sujets à un impôt, était en moyenne de 13.01 p. 100. Cette moyenne a varié légèrement mais est restée à peu près la même jusqu'en 1879. Au cours des années qui suivirent 1868, notre commerce extérieur augmenta graduellement; il y eut des fluctuations mais, somme toute, le mouvement était à la hausse jusqu'en 1878 alors que l'on atteignait un chiffre total de 179 millions. Cette année fut une année de grande stagnation commerciale et, en 1879, notre commerce extérieur tombait à 151 millions, chiffre de beaucoup moins élevé que la moyenne des dix années précédentes.

Maintenant, la stagnation de 1878 commença à se faire sentir au cours de l'année précédente et s'étendit à 1879; naturellement, les gens commencèrent à s'inquiéter; le chômage était général, les industries cessèrent leurs opérations et un grand nombre de Canadiens prirent la route des Etats-Unis ou d'ailleurs. Notre population était en 1871 de 3,689,257 et l'augmentation au cours de la période décennale fut de 635,553, ce qui donnait en 1881, une population de 4,324,810. Il m'est impossible d'établir le nombre de ceux qui quittèrent le pays; ce nombre doit être élevé, comme il l'était auparavant et comme il l'a été depuis. Mais les hommes publics de l'époque s'occupèrent des remèdes à appliquer, et en mars 1878, sir John Macdonald proposa à la Chambre des communes un amendement au budget que mon honorable ami de Brome (M. McMaster) a lu l'autre jour et dont je désire donner de nouveau lecture:

Cette Chambre est d'avis que le bien-être du Canada requiert l'adoption d'une politique nationale qui, par un remaniement judicieux du tarif, favorisera et encouragera les industries agricole, minière, manufacturière et autres du Canada; qu'une telle politique gardera en Canada des milliers de nos compatriotes obligés de s'expatrier pour chercher de l'emploi qu'ils ne peuvent trouver ici; qu'elle restaurera la prospérité de notre industrie aujourd'hui si tristement languissante; qu'elle empêchera que l'on fasse du Canada un marché de sacrifice; qu'elle encouragera et développera un commerce interprovincial actif; et que la tendance de cette politique vers la réciprocité de tarifs avec nos voisins, autant que les divers intérêts du Canada le demanderont, contribuera beaucoup à procurer éventuellement à ce pays une réciprocité commerciale.

[M. Hudson.]

C'est là précisément ce que l'on propose comme remède à la situation actuelle au Canada.

M. GOOD: Je désire demander à mon honorable ami si le parti conservateur est en faveur de la réciprocité maintenant?

M. HUDSON: J'allais faire remarquer cette exception. Mon honorable ami a raison.

M. GOOD: Une exception importante, n'est-ce pas?

M. HUDSON: Oui. La situation qui existait alors, prétendaient les conservateurs, ne pouvait être améliorée que par un tarif élevé de protection; c'est la situation qui, selon eux, existe aujourd'hui et à laquelle on ne peut remédier que par des moyens semblables. Sir John Macdonald disait plus loin: "Nous estimons que la réciprocité avec les Etats-Unis est une bonne chose, mais nous ne l'aurons pas à moins de pouvoir forcer les Etats-Unis à y consentir; c'est pourquoi nous allons élever le tarif". Telle est précisément la position que prennent maintenant mes honorables amis siégeant en face de moi. Ils ne disent pas qu'ils veulent la réciprocité, ils disent qu'ils veulent amener les Etats-Unis à composition.

Sir John Macdonald, au cours du discours qu'il fit pour appuyer cet amendement, fit valoir la plupart des arguments employés par les honorables députés de cette Chambre qui, durant le présent débat, ont suggéré d'élever le tarif pour remédier à la situation actuelle. Sir John Macdonald et ses collègues arrivèrent au pouvoir à la suite des élections de la fin de 1878 et, en 1879, ils se mirent en train de tenir leurs promesses. Ils firent adopter une nouvelle loi tarifaire qui, disaient ceux qui l'appuyaient, était destinée à protéger et à encourager nos industries, à empêcher nos gens d'aller aux Etats-Unis et à mettre fin au chômage.

A la suite de ce tarif de 1879, il fallut naturellement se remettre en équilibre. Les affaires reprirent. La dépression qui avait existé en 1878 et en 1879 cessa en Canada comme ailleurs.

M. GOOD: Mon honorable ami attribue-t-il cela au tarif?

M. HUDSON: Certainement non. Si mon honorable ami veut patienter un instant, il verra où je veux en venir. Les affaires s'améliorèrent durant plusieurs années et, en 1883, le commerce extérieur total du Canada avait atteint 221 millions. On se rappelle qu'en 1878, il était de 170 millions. En 1883, il

était de 221 millions. C'est-à-dire que la dépression avait cessé et qu'il y avait eu amélioration.

Dans ce temps-là, la moyenne du tarif sur toutes les importations, en tenant compte de tous les articles sujets ou non à des droits, était de 19.1 p. 100; c'est-à-dire qu'il y avait eu une augmentation moyenne de 5 points sur le tarif de 1878. Le tarif resta à ce niveau ou à peu près de 1883 à 1896. Ceci étant donné, examinons si ce changement de politique a eu les résultats prévus par ses auteurs.

M. LADNER: Pourrais-je demander si l'honorable député tient compte des droits sur toutes les importations ou seulement des marchandises sujettes à des droits?

M. HUDSON: Sur toutes les importations.

M. LADNER: Car nous voyons que la moyenne des droits sur les marchandises imposables et importées en Canada était, en 1870, de 20.9 p. 100, alors que, selon les chiffres de l'honorable député, elle serait de 13 p. 100. En 1880, la moyenne des droits sur ces marchandises était de 26.1 p. 100 et, en 1890, de 31 p. 100. Cela fait une grande différence quand on prend la moyenne sur toutes les marchandises importées ou seulement sur les marchandises imposables.

M. HUDSON: Si mon honorable ami m'a suivi avec attention, il doit se rappeler que j'ai dit très clairement que je donnais le pourcentage pour toutes les marchandises importées, imposables ou non. Mes pourcentages sont fondés sur toutes les importations; ils sont calculés comme si le montant total des droits avait été payé sur le montant total des importations. Maintenant, durant ces treize années, le commerce extérieur total du Canada était monté de 221 millions à 231 millions, soit une augmentation de seulement 10 millions en treize ans. Durant cette période, le blé et les bestiaux de l'Ouest avaient paru sur le marché pour la première fois. En 1883, il n'y avait pratiquement pas de blé de l'Ouest allant vers l'Est, il ne s'en exportait pratiquement pas, cela ne vaut pas la peine d'en parler. En 1896. Il s'en exportait une quantité considérable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant que l'honorable député complète son argumentation, il lui faudrait donner les chiffres du commerce intérieur et de la consommation domestique durant la même période.

M. HUDSON: Je suis à dire—et mon très honorable ami doit le savoir—qu'au moins une grande quantité de blé de l'Ouest était exportée en Angleterre en 1896. C'était un nouvel élément dans la situation économique du Canada. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux pour pouvoir dire exactement ce qui en était, mais c'était un élément dont il faut tenir compte. Il y avait eu une augmentation de 10 millions dans le commerce extérieur du Canada durant ces treize années. Voilà ce qui était arrivé sous le régime de cette politique. Il est parfaitement vrai que cela ne nous renseigne pas sur la situation du Canada lui-même. Cela ne nous dit pas si le peuple canadien était heureux et prospère ou non. Quelques députés qui vivaient ici dans ce temps-là et qui s'en souviennent peuvent être capables de le dire. Mais il peut y avoir un autre élément à considérer, et c'est la question de savoir si nos gens restaient ici ou non.

M. LADNER: Puis-je demander à mon honorable collègue s'il a lu le discours, prononcé par sir Leonard Tilley en déposant le budget de 1882, au cours duquel il expliquait avec force détails les points soulevés par l'honorable député et démontrait, avec chiffres à l'appui, la prospérité du pays, parlant des prix, de l'emploi de la main-d'œuvre, de la production et des recettes, à cette époque?

M. HUDSON: Je n'ai pas lu le discours dont parle mon honorable ami, mais il se peut que le ministre des Finances de cette époque envisageât l'avenir avec beaucoup d'optimisme. J'ai parlé particulièrement de la période qui s'est écoulée de 1883 à 1896. C'est de cette période que je m'occupe maintenant; voyons ce qu'accomplirent alors les gens qui immigrèrent au Canada et ceux qui y demeuraient.

En 1881, le Canada comptait 4,324,810 habitants. Nous ne possédons pas de statistiques quant à l'augmentation naturelle de la population, mais je me suis servi du pourcentage estimatif employé par le statisticien en chef de 1901 à 1911, et c'est un pourcentage modéré, car on aurait une augmentation plus considérable si l'on tenait compte d'une population moindre et d'une plus forte proportion dans les centres ruraux; mais, si l'on prend ce pourcentage comme base de calcul, l'augmentation naturelle s'élèverait à 648,621. Pendant cette période, de 1881 à 1896, il vint au Canada un nombre extraordinaire d'immigrants, selon les statistiques recueillies par le ministère de l'Immigration du gouvernement de cette époque. D'après ces statistiques, le nombre des immigrants s'éleva à 886,177; en supposant que tous ces gens soient restés au Canada, en tenant compte de l'augmentation naturelle et en y ajoutant les immigrants, plus le nombre primitif des habitants, on arrive, à la fin de 1891, alors qu'on fit le recensement, à une population totale de 5,859,508.

M. GOOD: Avant que mon honorable ami laisse ce sujet, veut-il nous dire si, par augmentation naturelle, il veut dire l'excédent des naissances sur les décès?

M. HUDSON: Oui. D'après le recensement de 1891, il y avait réellement au Canada à cette époque, 4,833,239 personnes. Cela veut dire que, au cours de ces dix années, pendant lesquelles le tarif douanier était très élevé, le Canada perdit 1,026,000 habitants. C'était à une époque où la population était de moins de 5 millions. Ce qui signifie que une personne sur cinq habitants du Canada, partit pendant cette période. Pourquoi émigrèrent-elles? Il se peut que les statistiques relatives à l'immigration ne soient pas exactes, mais je les ai puisées dans les publications mêmes du gouvernement de cette époque. On ne peut calculer exactement le nombre d'habitants que perdit le Canada pendant les années qui s'écoulèrent de 1891 à 1896, mais il semble que l'émigration se soit poursuivie dans la même proportion. Il y a un autre point à considérer: Bien que le nombre des immigrants fût considérable, de 1881 à 1891, même ces gens cessèrent de venir au pays, puisque, en 1896, il n'en vint que 16,000. Cet année-là, une élection eut lieu, à la suite de laquelle un nouveau gouvernement prit les rênes du pouvoir, son programme étant de réduire le tarif douanier et je dirai dans un instant ce qu'il fit à cet égard. La moyenne des droits d'entrée sur toutes les denrées était de 19.2, en 1896. En 1897, elle était de 18.7; en 1898, de 17.5 et en 1911, elle était de 16.2.

Considérons le commerce. En 1896 le volume des échanges commerciaux du Canada s'élevait à 231 millions de dollars; en 1897, à 249 millions; en 1898, à 294 millions; en 1909, à 559 millions et en 1911, à 759 millions. Il est une chose curieuse à noter, au sujet de la préférence britannique. Le programme adopté en 1897 comportait la préférence britannique, mais, en général, elle n'eut pas grand effet; le montant de marchandises que nous achetions en Angleterre en 1896 fut exactement le même qu'en 1898, la raison qu'on en donnait étant que les marchandises étaient à si bon compte en Angleterre, avant 1896, que nous achetions tout ce qu'il nous fallait des marchandises produites par la Grande-Bretagne. En 1898 nos importations d'Angleterre augmentèrent presque constamment, mais non dans la même proportion que nos importations des Etats-Unis. En 1901 la population du Canada était de 5,371,315. Elle passa à 7,296,643 en 1911, soit une augmentation nette de 1,835,328. Le statisticien en chef estime que nous avons perdu pendant cette période, par suite de l'émigration, 865,889 habitants. C'est tout ce que j'ai à dire sur cette période.

En 1911, une autre élection se produisit et nous décidâmes qu'il ne nous fallait plus "ni de trocs ni d'échanges avec les Américains". En 1911, nos échanges avec les Etats-Unis s'élevaient à 388 millions de dollars; à 575 millions en 1913 et, en 1914, à 573 millions. La guerre survint alors et le commerce du Canada pendant la guerre fut anormal, de sorte que je ne crois pas à propos de perdre du temps à l'étudier.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il que la réduction du tarif douanier fut la cause de l'augmentation du commerce que l'on remarqua de 1896 à 1911?

M. HUDSON: Si mon très honorable ami veut bien attendre un instant, il saura ce que j'ai à dire à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est s'esquiver très habilement.

M. HUDSON: Je n'élude pas la question; je suis tout à fait disposé à répondre à mon très honorable ami. En 1923, le commerce total du Canada avait atteint $1,733,000,000. Sur ce montant, 918 millions représentaient nos échanges avec les Etats-Unis et 520 millions, nos échanges avec le Royaume-Uni. En 1924, le montant total était de $1,938,000,000; avec les Etats-Unis, $1,031,000,000 et avec le Royaume-Unis, 513 millions. On voit par là que nous achetons plus des Etats-Unis et que nous leur vendons plus qu'en tout autre pays. La moyenne des droits d'entrée en 1922 était de 16.2; en 1923, 16.7 et en 1924, 15.1.

M. HOEY: Cela représente toutes nos importations, celles qui sont imposables et les autres?

M. HUDSON: Oui, assurément. Je le répète, je me suis servi du pourcentage de l'ensemble des importations et non de celles qui sont imposables.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors mon honorable ami devrait aussi dire que les droits n'ont pas été diminués, même d'une fraction de 1 p. 100 quant aux Etats-Unis; c'est là que la hausse s'est produite.

M. HUDSON: J'ignore quelle diminution on a effectuée; j'ignore si, d'une façon générale, il y a eu relâchement des restrictions commerciales dans la mesure que j'ai indiquée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non seulement de ce côté.

M. HUDSON: Non, en général.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non seulement de ce côté, où il n'y a pas eu d'augmentation du tout.

M. HUDSON: Pour me résumer: Au cours de la première période, de 1868 à 1878, on a eu ce qu'on appelait alors et ce qu'on devrait encore appeler un tarif fiscal; et on vit augmenter la population sensiblement et notre commerce accusa un certain accroissement. De 1878 à 1896 ce fut ce qu'on appelait le régime protecteur—c'était ce qu'on désignait sous le nom de tarif de protection. Il y eut alors légère augmentation de la population avec une immigration considérable et suspension de l'activité du commerce extérieur. Au cours de la troisième période on abaissa légèrement le tarif, on vit venir une immigration considérable et une grande expansion de notre commerce extérieure. La quatrième période est celle de la guerre; je n'en parlerai pas longuement. Maintenant mon très honorable ami me dit: "Voulez-vous prétendre que les légères diminutions dans la moyenne des impôts de douanes en 1897 ou en 1901 ont contribué à amener cette augmentation considérable de notre commerce et cette immigration très nombreuse?" Je ne prétends pas cela en tenant compte seulement des chiffres tels qu'ils sont. Je dis toutefois qu'on peut très bien ne pas apprécier suffisamment l'influence que peut avoir une très légère modification dans le prix-limite d'une denrée. Une légère modification peut parfois amener une différence énorme dans le commerce. Mon très honorable ami est probablement au courant de la théorie des économistes statisticiens sur cette question des prix-limites.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon idée, que mon honorable ami a saisie, je crois, était celle-ci: l'augmentation dont il fait état s'est produite dans nos relations avec un pays au sujet duquel nous n'avons pas abaissé les droits; au contraire, il y eut un léger relèvement de l'impôt douanier.

M. HUDSON: Je ne vois pas cela. Si vous voulez vous rendre compte des résultats des modifications au tarif vous ne pouvez pas vous occuper du commerce avec un seul pays; il faut aussi tenir compte du commerce avec le monde entier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne pouvez pas faire cela. Ainsi en supposant que nous ayions des relations commerciales avec un pays qui bénéficie d'un tarif plus bas et que nous en ayions avec d'autres pays auxquels nous appliquons un tarif élevé, le groupement général des résultats ne nous dit rien.

M. HUDSON: Certainement vous le devez. Je vais indiquer à mon honorable ami la conséquence des faits que je lui ai signalés. Comme je l'ai dit, je ne prétends pas attribuer à ces changements tous les résultats qui se sont produits. Tout ce que je prétends c'est que ces modifications n'ont pas eu, au moins, pour effet de nuire au commerce. En dehors du tarif, quelles furent les causes de l'augmentation du commerce et d'une immigration plus nombreuse. Je n'en vois que deux. La première c'est que le pays avait une administration très énergique et très habile. La seconde c'est que les conditions mondiales furent telles qu'elles favorisaient le placement des capitaux au Canada et partant, l'immigration.

C'est ce que je désire dire au sujet du tarif; jamais notre commerce extérieur ne fut plus important pour nous. En matière de commerce le Canada est devenu une nation aux yeux du monde et l'une des grandes nations quant au commerce international. De 1868 à 1916 nous avons toujours eu une balance de commerce défavorable, avec un chiffre d'ensemble de deux milliards. Ce qui voulait dire que nous faisions des emprunts considérables, et que nous n'acquittions pas nos intérêts. De sorte qu'aujourd'hui on évalue de trois milliards et demi à cinq milliards notre dette à l'étranger. C'est-à-dire que nous avons, de cette source, un intérêt considérable à payer et comment y parviendrons-nous? Auparavant, ou avant 1916, nous le payions en contractant de nouveaux emprunts. Nous en sommes à un point où cela ne peut se continuer. Nous devons acquitter nos intérêts. Nous avons une hypothèque sur notre propriété et il faut faire des prélèvements sur nos revenus pour acquitter l'intérêt; c'est ce que nous faisons cette année—et probablement dans l'avenir—grâce à nos travailleurs du sol, de la forêt et des pêcheries. Ce sont les gens qui nous fournissent les 85 p. 100 de notre commerce extérieur, et ce sont les gens auxquels nous devons songer dans l'avenir. Il nous faut des industries en ce pays, il est vrai, mais il nous faut des industries capables de faire un peu plus que de donner le coup de rame nécessaire à déplacer leur poids. Nous ne pouvons nous payer le luxe d'industries ne subsistant que par des secours artificiels.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que veut dire l'honorable député en affirmant que 85 p. 100 de notre commerce extérieur provient de la terre et de la forêt?

M. HUDSON: J'entends les exportations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les exportations?

M. HUDSON: Oui. Je pense que le pourcentage est de quatre-vingt-cinq. N'est ce pas exact?

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas les statistiques.

M. HUDSON: Approximativement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. L'honorable député veut parler de produits provenant des domaines ruraux et qui ont subi diverses phases de fabrication.

M. HUDSON: Ils comprennent certes la farine, le beurre et autres choses de ce genre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais dans la catégorie mentionnée par l'honorable député, il y a l'alcool, les spiritueux, etc.

M. HUDSON: Après tout, ce sont des articles peu importants.

Le très on. M. MEIGHEN: La proportion de ces articles dépasse la moitié.

M. HUDSON: Des exportations?

Le très on. M. MEIGHEN: De ces choses que l'honorable député range dans la catégorie des produits de la terre et de la forêt.

M. HUDSON: Pas du tout. Je n'ai pas les statistiques sous la main, mais j'ai étudié la chose il y a deux ou trois ans, et les exportations globales des produits agricoles, des produits animaux et des produits de la forêt—c'est-à-dire le bois et la pâte de bois—se montaient à 85 p. 100. Néanmoins, le gros des produits agricoles consistait, comme de raison, en blé et en farine. Environ 40 p. 100, si j'ai bon souvenir, dans l'année dont j'ai consulté la statistique. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Des produits agricoles, oui.

M. HUDSON: Et les animaux et le beurre et le fromage et tous les articles de ce genre. Je les rangerais parmi les produits de la terre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et les produits ouvrés ausi. Quand vous faites l'addition, vous obtenez bien plus de la moitié des 85 p. 100.

M. HUDSON: Ils sont dans la première phase de la fabrication. Cette phase se rattache en rapport immédiat à l'agriculture.

Le très hon. M. MEIGHEN: Toutes les phases.

M. HUDSON: Le rapport est loin d'être immédiat, parfois. Mon très honorable ami a parlé de l'alcool. J'ignore la quantité d'alcool fabriquée au Canada et exportée à l'étranger. Pour une valeur de quelques millions, je suppose, mais le total n'est pas fort élevé.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est un exemple que je cite, simplement. Il y a des centaines d'autres produits.

M. HUDSON: J'affirme que ce sont là les industries. Ce sont les industries directement fondées sur les produits agricoles et forestiers dont nous devons nous occuper d'abord, et ce sont celles qui entretiennent vraiment la vie de notre pays. Nous avons besoin d'industries de nature différente, mais il ne faut pas que ce soit des industries exotiques. Elles doivent être en mesure de subsister par elles-mêmes, ou nous aurons à payer de nos poches le maintien d'un luxe dont nous n'avons que faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quoi, par exemple? L'honorable député peut-il donner un exemple?

M. HUDSON: J'affirme ceci: toute industrie incapable de résister sur le marché domestique à la concurrence de l'extérieur, pourvu que cette concurrence ne soit pas le fait du "dumping". . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Le "dumping"?

M. HUDSON: C'est-à-dire si la concurrence se fait à des prix normaux.

M. HOEY: Pas à des prix excessivement réduits.

M. HUDSON: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député proclame que nous devrions laisser dépérir toute industrie incapable de concurrencer les fabricants allemands, pourvu que ceux-ci vendent leurs produits aux prix d'Allemagne?

M. HUDSON: J'affirme qu'elle ne devrait pas jouir d'un considération spéciale de la part de ce Gouvernement-ci. Je prétends qu'il y a nombre de choses que nous pouvons faire mieux en ce pays que tout autre peuple; fabriquons-les et laissons les étrangers qui peuvent fabriquer certaines choses avec une plus grande perfection et à meilleur marché, faire leur part.

J'aimerais à dire un mot de la catégorie d'industries que nous devrions avoir ici, de la catégorie appropriée à notre climat et à notre production.

M. LADNER: Avant que notre collègue entre dans l'examen de cette question je pensais qu'il allait nous parler de l'émigration et nous expliquer pourquoi nos concitoyens

ont quitté le Canada pour les Etats-Unis au cours de cette période. Cette question me paraît une de celles qui méritent le plus l'attention de la Chambre.

M. HUDSON: Je ne puis que me livrer aux conjectures, c'est sans doute parce que de tout temps les habitants du Canada ont émigré aux Etats-Unis. On peut supposer qu'ils y sont attirés par des conditions plus avantageuses, par l'attrait d'une vie plus agréable, par le grand nombre des fortunes qui s'y font et par mille autres choses. Telles sont les causes de l'émigration, et ces causes étaient plus accentuées encore entre 1881 et 1891.

M. HOEY: Question de climat.

M. LADNER: Je ne veux pas retenir mon honorable collègue, mais je crois que ma question mérite une meilleure réponse. Est-ce que l'honorable député ne sait pas qu'à l'époque dont il parle, en 1880 par exemple, le droit moyen imposé sur les marchandises entrant en Canada était de 26 p. 100 et le droit du régime américain était de 44 p. 100. En 1891, le droit canadien se trouvait 27.5 p. 100, tandis que le droit américain était monté à 49.64 p. 100. Alors je demande: Est-ce que cette différence n'explique pas pourquoi nos ouvriers émigraient aux Etats-Unis, afin d'avoir du travail et de meilleurs salaires?

M. HUDSON: Je ne sais pas pourquoi les conservateurs n'ont pas porté les droits, à cette époque, à 40 et 50 p. 100.

M. LADNER: On apprend par expérience.

M. HUDSON: Ils pouvaient toujours voir les gens s'en aller.

J'aurais une couple de recommandations à faire au Gouvernement. Il existe en Canada plusieurs industries qui donnent un commencement de main-d'œuvre aux produits naturels; on peut en créer d'autres du même genre, dans lesquelles nous avons toutes les chances de réussir, malgré la concurrence que nous pourrions rencontrer. Je suis d'avis que le Gouvernement devrait aider à de pareilles industries, leur procurer des débouchés, encourager les recherches, multiplier à l'étranger nos commissaires du commerce. Il y a de nombreux marchés que le Canada peut fournir du produit de ses manufactures; le Gouvernement a le devoir d'encourager ceux de nos nationaux qui veulent se lancer dans le commerce d'exportation, j'accorderais sans hésiter mon concours à toute proposition tendant à élargir le champ d'action de notre département du Commerce, comme il l'est aux Etats-Unis. Nous n'avons pas, je le sais, les mêmes ressources; mais nous pourrions faire plus que nous ne faisons actuellement, et pour le plus grand avantage du Canada.

En ce qui concerne nos relations de commerce avec les Etats-Unis, il faudrait s'en occuper très sérieusement. Ce pays est notre principal et notre plus riche client. Avec un représentant bien choisi on pourrait arriver aux résultats le plus consolants.

M. HOEY: Combien avons-nous de commissaires du commerce aux Etats-Unis?

M. HUDSON: Un état obtenu par moi il n'y a pas longtemps montre que nous avons un commissaire du commere aux Etats-Unis, tandis que nos voisins entretiennent en Canada quatre-vingt-dix-huit agents de tous ordres, consuls, vice-consuls, commissaires du commerce. Tous ces fonctionnaires ne s'occupent pas exclusivement de promouvoir les relations commerciales, mais tous s'en occupent plus ou moins indirectement.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député se souvient-il qu'en 1920 nous avons proposé une organisation semblable à celle des Américains et que les libéraux nous ont combattus à mort.

M. HUDSON: Je ne suis pas responsable de ce qui s'est fait ou ne s'est pas fait en 1920. Peu m'importe que les libéraux ait combattu ou non votre projet. Si le très honorable membre veut déposer une proposition en ce sens je la voterai. C'est un plan qu'il faut adopter et mettre en pratique, car il est nécessaire et serait avantageux aux intérêts du pays.

L'hon. M. ROBB: Le projet du très honorable membre consistait en pratique à créer une taxe d'exportation, pour répondre à la taxe consulaire prélevée par les Etats-Unis sur les marchandises exportées de ce pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement; nous avions proposé de suivre le même programme et d'avoir des agents commerciaux de la même manière. Mon honorable ami n'a pas cru devoir appuyer ce programme dans le temps. Cependant, il n'y a pas d'autre moyen de maintenir ces agents.

M. HUDSON: Je ne suis pas autorisé à parler au nom du Gouvernement. J'appuie parfois les mesures ministérielles et parfois je vote contre. Si le Gouvernement désire suivre mes avis, je ne les lui marchande pas; sinon, j'ai la satisfaction du devoir accompli.

Pour ce qui est des Etats-Unis, je verrais d'un bon œil que nous ayons un représentant à Washington. Voilà ce dont nous avons

le plus besoin à l'heure actuelle et j'ose espérer que le Gouvernement verra jour de se rendre à notre désir avant longtemps.

De toutes les parties de la Chambre des représentations se sont fait entendre, pour qu'il existe une coopération plus étroite entre les chemins de fer; on devrait faire en sorte de diminuer les frais qu'occasionnent la superposition des services, la publicité et la concurrence sous toutes ses formes. J'ai la ferme conviction qu'il faut effectuer certaines réformes de ce chef étant donné que nous ne pouvons persister dans cette voie. Je n'en dirai pas plus long pour l'instant vu que la question a été discutée par plusieurs des orateurs avant moi. Dans cet ordre d'idées, je suggérerais que le comité spécial des chemins de fer qui se réunira pour faire enquête sur la situation financière du National-Canadien et qui compte parmi ses membres un bon nombre des hommes les plus capables de tous les partis, reçoive tout particulièrement instruction d'étudier cette question afin de se rendre compte des mesures à prendre. Pour moi, le Gouvernement n'est pas justifiable de se croiser les bras en disant: Nous avons prié ces gens de s'entendre et ils ont refusé de le faire. C'est au Gouvernement qu'il appartient d'intervenir et de forcer les compagnies de chemins de fer à coopérer entre elles.

En terminant, qu'il me soit permis de dire que je n'ai pas confiance dans la doctrine protectionniste à outrance que préconisent nos honorables amis de l'opposition officielle étant donné que ce régime a déjà été essayé sans succès. Et à l'heure actuelle, la situation serait encore bien pire qu'autrefois. Les conditions mondiales se sont modifiées du tout au tout, car, aujourd'hui, nos immenses territoires de l'Ouest renferment une population de 2 millions d'habitants exploitant une industrie qui souffrirait considérablement par suite de l'inauguration d'un pareil programme fiscal. De plus, il a été amplement démontré que les Provinces maritimes souffriraient également d'un régime de protection à outrance; ce serait fomenter la discorde entre les différentes parties du pays. Pour toutes ces raisons, je ne crois pas que le peuple canadien consente jamais à accorder son appui à un programme de protection.

M. MAYBEE: Monsieur l'Orateur, le Canada a absolument besoin que nous apportions une solution quelconque à notre situation économique de façon à donner un nouveau réveil à nos entreprises manufacturières aussi bien qu'à l'industrie agricole. Voilà un fait qui s'impose fortement à mon attention, étant donnée la situation actuelle dans ma propre circonscription.

Le comté de Northumberland, que j'ai l'honneur de représenter ici, est le siège de diverses entreprises industrielles tandis que la population agricole exploite la culture mixte. Or, j'ai le regret de le constater, diverses industries ont été obligées de fermer leurs portes, en face de la concurrence injuste que leur font les produits étrangers tandis que d'autres entreprises manufacturières luttent encore, mais leur vie ne tient qu'à un fil. Pour ne citer qu'un exemple, nous avons dans la ville de Campbellford une fabrique de chaussures, qui existe depuis un demi-siècle, et à ce sujet, je désire lire une lettre datée du 7 mars 1925, qui m'a été adressée:

M. E. MAYBEE, député,
Edifice du Parlement,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Vu la crise commerciale qui sévit par tout le Canada, et l'augmentation des importations de chaussures de la Grande-Bretagne, nous nous décidons à vous écrire pour vous prier d'employer votre influence dans le but de remédier à cet état de choses.

Nous sommes en affaires depuis 50 ans et, à venir jusqu'à il y a une couple d'années, notre fabrique a constamment été en pleine activité sans que nous ayons jamais perdu un seul jour ouvrable. Au cours des deux dernières années toutefois, des changements sont survenus, surtout durant l'année écoulée; nous n'avons été en mesure de fournir du travail à nos ouvriers que pendant quatre jours par semaine et souvent moins que cela encore.

Vous vous rendrez compte facilement que ce régime tend non seulement à semer le mécontentement parmi nos ouvriers, mais aussi à augmenter considérablement le coût de production. En effet, au lieu d'avoir un rendement constant de 6 jours par semaine pour payer les salaires de nos ouvriers et faire face aux frais généraux, nous sommes obligés de répartir ces dépenses sur quatre jours et la situation est telle qu'il est impossible, semble-t-il, d'aller de l'avant.

Nous sommes en mesure de vous assurer qu'il n'y a personne dans l'industrie de la chaussure à l'heure actuelle, qui fasse des profits excessifs. Au cours des deux dernières années, le nombre des faillites a été plus considérable à notre avis qu'à n'importe quelle autre époque. Pour notre part, nous avons fait des pertes plus considérables qu'en aucun autre temps, au cours de l'année écoulée.

Si des mesures pouvaient être prises afin d'apporter remède à la présente situation, et de permettre à nos ouvriers de travailler tous les jours de la semaine au lieu de chômer comme ils le font, le régime serait à l'avantage des ouvriers, de nous-mêmes et du public en général, car nous serions alors en mesure de produire à bien meilleur marché qu'à l'heure actuelle.

Il n'est peut-être pas nécessaire de vous écrire cette lettre, car vous êtes sans doute disposé à exercer votre influence dans la bonne direction, quoi qu'il arrive; cependant, il est peut-être bon de vous tenir ou courant de la situation réelle pour ce qui est de l'industrie de la chaussure.

Vos tous dévoués,
(Signé) RICHARD WESTON,
pour
La Weston Shoe Co., Ltd.

Voilà un exemple frappant de la situation dans laquelle se trouve l'industrie de la chaussure. Les statistiques font voir que les importations de chaussures de la Grande-Bretagne accusent une augmentation de 355 p. 100 depuis deux ans et 155 p. 100 au cours de l'année écoulée; de grandes quantités de chaussures ont aussi été importées d'Allemagne. Vingt fabriques de chaussures de plus ont failli depuis le 1er janvier 1924. Les salaires payés en Angleterre et en Allemagne sont bien moindres que chez nous et cela contre-balance le tarif de préférence de 15¾ p. 100 sur les marchandises importées de la Grande-Bretagne.

Un autre exemple de la ruine des industries dans ma circonscription est fourni par la Cobourg Felt Company. La Cobourg Dye Company et la Cobourg Matting Company ont gravement souffert de la concurrence étrangère. De plus, dans la ville de Trenton, voisine de mon comté, une excellente usine d'engrais chimiques a dû fermer ses portes à la suite du dégrèvement du droit sur les engrais. La Dominion Combing Mills, dans la même ville, a eu aussi à lutter contre l'importation des peignées. D'après les derniers rapports du commerce, on a importé durant l'exercice clos le 31 mars 1924, des peignées au montant de $4,047,674, et ces marchandises sont entrées en franchise. Cette manufacture est d'un grand avantage pour les cultivateurs de cette région qui s'occupent de la production de la laine. La fermeture de ces fabriques ou la diminution de leur rendement ont eu une influence notable sur le chômage dans mon comté de même qu'elle nuit beaucoup à notre marché agricole.

En ce qui concerne l'agriculture, nous avons l'un des meilleurs comtés de la province de l'Ontario. Sa production est variée, elle comprend l'industrie laitière, horticole, de la basse-cour, et l'élevage des porcs à bacon et des bestiaux. On prend beaucoup d'intérêt aux laitages; notre beurre et notre fromage jouissent d'une très bonne réputation. Il vaudrait mieux que le fromage soit inspecté et classé dans les fabriques, au point de vue éducationnel sinon pour d'autres raisons. Beaucoup de produits laitiers sont importés au Canada. D'après les rapports du commerce, les laitages suivants ont été importés durant l'année se terminant le 31 mars 1924:

	Valeur
Lait et crème	$ 30,570
Lait condensé	45,907
Beurre	613,041
Caséine	53,354
Fromage	541,279
Total	$1,284,151

Les droits sur le beurre et le fromage devraient être augmentés de façon à être au moins aussi élevés que ceux des Etats-Unis, à savoir 8c. la livre sur le beurre et 5c. sur le fromage, comparativement à 4c. la livre sur le beurre et 3c. sur le fromage que les Américains exportent au Canada.

Plusieurs de nos troupeaux sont examinés pour leur certification et les résultats sont excellents. Nous avons de magnifiques bêtes à cornes de pure race et je regrette que le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) ait diminué les chiffres de l'indemnité.

Notre comté est l'un des mieux réputés pour la culture des pommes aussi bien que pour de nombreuses espèces de baies qui ont été admirées dans plusieurs expositions internationales. Mais là encore, cette industrie est placée dans des conditions désavantageuses à cause de notre climat, surtout en ce qui regarde les baies, vu que les Américains peuvent avoir leurs récoltes beaucoup plus tôt que nous, dans des conditions normales. Lorsque nos produits atteignent les marchés, ceux-ci sont déjà encombrés de fruits des Etats-Unis, de sorte que nos horticulteurs ne peuvent jamais obtenir les prix les plus élevés. Voici quelle a été l'importation des fruits durant l'exercice 1923-1924, conformément aux rapports du commerce:

	Valeur de l'importation
Pommes (fraîches)	$ 878,415
Apricot et coings	105,443
Bananes	4,859,460
Baies sauvages	13,393
Baies	21,627
Cerises	105,978
Canneberges	220,013
Groseilles	241
Pamplemousses	728,641
Raisin	874,941
Citrons	1,156,564
Melons	379,467
Oranges	5,871,752
Pêches	510,710
Poires	782,464
Ananas	530,304
Prunes	374,450
Fraises	740,699
Autres fruits	89,235

Les importations totales des fruits frais de l'empire britannique ont été évaluées à $169,-153 et celles des pays étrangers à $18,084,294. Ajoutons les fruits secs et en conserve de la Grande-Bretagne se chiffrant à $774,683 et des autres pays à $25,760,319. Nous pouvons cultiver nous-mêmes beaucoup de ces fruits. Le marché canadien devrait être protégé par un droit suffisant jusqu'à ce que nos produits y soient parvenus. Je crois que les horticulteurs des comtés de Northumberland et de Durham, ainsi que diverses associations, ont protesté auprès du Gouvernement, en demandant du secours. J'espère qu'il sera fait droit à leurs demandes.

En même temps que l'industrie laitière, l'élevage des porcs à bacon se fait sur une grande échelle dans le comté de Northumberland. Je crois que le système de classement rapporte des résultats salutaires et bien qu'encore imparfait, il finira par être couronné de succès. On peut produire un bacon de qualité égale à celui du Danemark; la formation de nos producteurs peut se faire lentement mais en définitive elle sera complète. La production laitière peut s'accompagner aussi de l'aviculture. D'aucuns en font une spécialité. Là encore notre situation est désavantageuse à cause du climat et du manque de protection. Récemment sept wagons d'œufs arrivèrent à Montréal en une seul journée; le marché s'en ressentit immédiatement. Pendant que nous élevons les volailles sous un climat d'hiver ces produits nous viennent du sud où le producteur est favorisé d'une température d'été. Nous frappons les œufs d'un droit de seulement 3 cents la douzaine alors que le tarif américain est de 8 cents. Il a été importé des œufs pour une valeur de $1,975,707, dont $12,679 de Hong-Kong, en Chine. On devrait protéger suffisamment la production des poussins de 24 heures. Je crois que le Canada a importé plus d'un million de ces poussins au cours de l'année dernière. Le Gouvernement devrait établir un régime d'inspection rigoureuse à la frontière pour nous protéger non seulement contre la peste aviaire mais contre toutes les maladies contagieuses qui menacent les volailles. Le classement des œufs ajoute aux difficultés du producteur. Nombre d'intermédiaires locaux refusent absolument de s'en occuper parce que le classement exige un supplément trop considérable de main-d'œuvre; en conséquence le marché domestique n'en reçoit pas un approvisionnement suffisant. Comme les inspecteurs ont touché $42,112 en appointements pendant le dernier exercice, je crois qu'il incombe au ministère de prouver que ce régime est réellement avantageux au producteur.

Le Northumberland produit en quantité les pommes de terre, les légumes et les denrées maraîchères; ici encore il nous faut affronter la concurrence par trop redoutable des Américains; leur climat les met en mesure d'encombrer notre marché avant que nous puissions récolter nos primeurs. Je trouve que pendant ce même temps nos importations de légumes se sont chiffrées comme suit:

Choux	$ 273,933
Oignons, imposables	362,358
Oignons, en franchise	31,220
Pommes de terre	576,046
Tomates	1,033,154
Autres légumes	1,586,603

La valeur totale des légumes frais importés de la Grande-Bretagne était de $154,375, alors que des pays étrangers elle atteignait le chiffre formidable de $3,777,881. Tous ces légumes auraient dû être produits en Canada. Pendant le même temps nous avons importé de l'empire britannique pour une valeur de $574,816 en légumes conservés au vinaigre et desséchés; des pays étrangers nous en avons importé pour une valeur de $4,904,884. Bien que le classement des pommes de terre soit peut-être une chose excellente en général, je ne vois pas bien pourquoi on imposerait ce surcroît de travail et de dépense au maraîcher qui vend directement au consommateur, lequel voit parfaitement ce qu'il achète et, du reste, la plupart du temps, connaît personnellement le vendeur.

Ce n'est pas seulement dans le comté que je représente qu'on trouve pareille situation: elle est à peu près générale par tout le Canada. De toutes les régions du pays on réclame une application conséquente du tarif; d'abord pour relever nos recettes et de la sorte éviter la vexation des impôts directs, et ensuite pour protéger l'industrie et l'agriculture au point de leur assurer une certaine stabilité. Il nous faut absolument un programme qui vise à mettre en valeur nos propres ressources naturelles. Selon la réponse à une question que je fis insérer au Feuilleton, au cours des exercices de 1922, 1923, 1924 et jusqu'au 28 février 1925, il fut exporté du seul port de Cobourg, qu'embrasse ma circonscription, 264,239 cordes de bois à pâte. A $10 de la corde, cela représente une valeur de $2,642,390. Si nous avions exporté ce bois sous forme de papier à journal il nous aurait rapporté $18,496,730, dont au moins $13,211,950 en salaires aux ouvriers canadiens.

Nous ne saurions pas que la situation est si belle en Canada si le premier ministre et ses collègues ne nous l'avaient pas dit au cours de leurs promenades d'une extrémité à l'autre du pays. L'adoption de lois éclairées et utiles en Canada aujourd'hui n'exige pas d'idées nouvelles. L'état du pays ressemble de très près à ce qu'il était en 1878 alors que les citoyens du Canada, par leur vote, décidèrent d'inaugurer un programme national destiné à protéger nos industries et notre public. S'ils eurent raison en 1878 on n'a pas besoin d'être mieux doué que les autres pour reconnaître ce qu'il nous faut à cette heure. La dévalorisation de la monnaie, les faibles salaires des ouvriers, la ruine de l'Europe,—tont cela a exposé nos marchés, soit industriels soit agricoles, à une concurrence universelle que normalement on ne saurait soutenir. Pour nous aujourd'hui la question se pose: Que faut-il au Canada pour lui redonner la confiance et la prospérité? Il faut tout d'abord offrir cer-

tains encouragements aux capitalistes. Il est assurément nécessaire de relever notre population pour contribuer à nos dépenses et produire les objets que doivent déplacer nos transports; mais quelle aberration que de dépenser des sommes immenses pour attirer des immigrants chez nous alors que nous ne trouvons pas moyen d'assimiler ceux qui nous arrivent. Les capitalistes anglais et américains attendent l'occasion de faire des placements importants. Mais quand ils voient les milliers d'usines qui ont récemment fermé leurs portes, cela ne leur paraît pas de bien bons placements.

Le Gouvernement actuel est comme une girouette, pointant dans tous les sens suivant la direction du vent. Il promet tout à tout le monde. Comme on peut toujours tromper quelques gens, c'est ce qu'il a réussi à faire; je crois que les électeurs du Canada n'attendent que l'occasion pour afficher leur volonté, comme ils l'ont fait en 1911, et demander une bonne politique pour leur pays. La situation actuelle exige que toutes les classes de la société l'examinent très attentivement et très sérieusement. Tout le monde convinedra qu'elle est grave. Quiconque parcourt le pays ou écoute les discours qu'on prononce dans les deux Chambres du Parlement, constatent un mécontentement, un pessimisme vraiment apparent. Il y a aussi de fervents optimistes qui refusent de se laisser abattre et qui croient que si l'on rétablissait les conditions voulues, l'avenir du Canada serait assuré. La dette nationale a augmenté de plusieurs millions depuis la guerre. La diminution des impôts indirects entraîne l'augmentation des impôts directs. Les Etats-Unis ont considérablement réduit leur impôt sur le revenu, ce qui encourage beaucoup les capitalistes à placer leurs capitaux là-bas. D'autres nations ont réduit et leur dette et leurs impôts. La vie n'est pas faite que de sentiment et le commun des mortels, aujourd'hui, ne pourra croire qu'il est prospère que s'il voit réellement ce que lui rapporte son travail. Sir Wilfrid Laurier disait en 1899 que s'il redevenait premier ministre les gens n'auraient pas besoin de statistiques pour connaître leur prospérité, car "ils auraient l'argent dans leurs poches". Le premier ministre essaie de nous démontrer par l'arithmétique que nous sommes riches, mais il n'y a pas de calculs qui puissent convaincre les Canadiens qu'ils sont prospères, car ils "n'ont pas l'argent dans leurs goussets". Je crois que c'est l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion) qui a dit: "Nos chômeurs crient pour avoir du pain et le premier ministre leur donne des statistiques."

En résumé, il faut une protection pour tous nos genres d'activité. L'honorable député de Queens (M. Sinclair) a qualifié d'injuste l'embargo mis par la Grande-Bretagne sur les pommes de terre. La Grande-Bretagne avait mis aussi l'embargo sur le bétail. Je ferai remarquer à l'honorable député que c'est la méthode de protection la plus efficace. Bien que la politique de la Grande-Bretagne soit considérée comme celle qui se rapproche le plus du libre-échange, elle n'hésite pas à protéger ses agriculteurs et ses industriels lorsque c'est nécessaire.

Le tarif douanier est une arme de défense, un régulateur, un instrument qui nous permet d'exiger et d'obtenir une certaine considération lorsqu'il s'agit de conclure nos accords commerciaux. C'est de deux choses l'une: la protection ou l'annexion. La réduction des droits sur les machines agricoles a été un fiasco au point de vue des avantages que les cultivateurs en ont retirés. On a prouvé que les lieuses coûtent aujourd'hui $2 de plus qu'en 1921; les semoirs à disques, $10; les bineuses, $3; les herses, $1.50 et les herses à disques, $4. Le rendement des fabriques de machines agricoles a beaucoup diminué, environ de 50 p. 100 en 1924, en partie à cause du tarif douanier, en partie aussi à cause de la situation générale et de la puissance d'achat du cultivateur.

Le fait que le Gouvernement dans son budget propose d'élever les droits sur une certaine sorte de charbon prouve bien qu'il reconnaît le sophisme de la politique de libre-échange et le besoin qu'il y a de protéger nos propres ressources, admettant par là même la sagesse de la politique nationale de protection.

Le Canada souffre d'avoir un gouvernement impuissant et il continuera de souffrir tant qu'on n'aura pas adopté le point de vue énoncé dans le projet de résolution de mon très honorable leader.

Pour terminer, je citerai les paroles de Solomon, dans les Proverbes, c. 29-2: "Quand les justes se multiplient, le peuple est dans la joie; quand le méchant exerce le pouvoir, le peuple gémit."

M. BROWN: Il y a quelques minutes, je ne pensais pas prendre part au débat à cette heure-ci, mais je pourrai peut-être, avantageusement ou non, employer les quelques minutes qui restent d'ici à six heures. J'aurai quelques idées à exprimer au sujet du budget qui nous a été présenté et aussi sur certaines questions qui ont fait l'objet de la discussion.

En ce qui concerne les chemins de fer et le point de savoir si leur dette devrait être englobée dans la dette nationale, il me semble

qu'il vaut mieux pour le moment séparer les deux comptes. Plusieurs d'entre nous ont insisté pour que le capital des chemins de fer soit estimé au chiffre voulu et, bien entendu, l'excédent serait ajouté à la dette nationale ordinaire. En attendant cela, il me semble préférable de faire une distinction bien marquée entre la dette des chemins de fer et la dette nationale. Nous comprenons tous qu'à la fin du compte, cela ne change rien et il me semble qu'on a beaucoup argumenté sur des questions au sujet desquelles les opinions ne diffèrent pas beaucoup en réalité. Néanmoins, je vois des raisons qui font désirer de séparer distinctement les deux dettes. Les obligations du chemin de fer ont été consenties d'une façon particulière, en dehors des méthodes financières ordinaires du pays et si le moment arrive où une partie de ces obligations doit s'ajouter à la dette consolidée du pays, je crois qu'on devrait exprimer clairement et distinctement quelle dette nous vient des chemins de fer. C'est pourquoi il me semble nécessaire de séparer les deux comptes jusqu'au moment où nous pourrons accomplir cette fusion. Je crois même que nous devrions les séparer encore davantage. Je crois que nous devrions avoir un état explicite et clair, du moins autant qu'il est possible d'en préparer un, de la dette convenablement attribuable à la guerre. Cela permettrait, ainsi qu'à ceux qui nous suivront, de connaître quels ont été les sacrifices du Canada durant la guerre et de savoir aussi quelle dette nous avons encourue à cause de la situation dans laquelle nous nous sommes trouvés au sujet des chemins de fer.

Quant à l'autre question débattue, celle des soi-disant surplus, je pense que, nonobstant tout ce qu'on a dit pour appuyer les déclarations du ministre intérimaire des Finances (M. Robb), je ne puis me convaincre que ce compte au sujet de la Roumanie et de la Grèce ne soit pas autre chose qu'un actif probablement bon et peut-être mieux garanti qu'auparavant. Néanmoins, on n'aurait pas dû compter ce montant comme revenu ou surplus.

Il existe une autre question à laquelle on a fait allusion et sur laquelle je veux exprimer quelques idées. C'est celle de l'exportation de l'énergie électrique. Je croyais que l'honorable député de Brome (M. McMaster) traiterait un des aspects de cette question, aspect que j'entrevoyais lorsqu'il parlait, mais il ne l'a pas fait.

En ce qui touche l'exportation de l'énergie même et l'encaissement du revenu qui en résulte, je ne m'y opposerais pas si cela n'était susceptible de nous entraîner plus tard dans des difficultés. Je vois fort bien comment en adoptant le principe d'exportation de l'énergie électrique nous pourrions provoquer aux Etats-Unis l'établissement d'usines dépendantes de notre force motrice. Et si le moment venait, moment que nous désirons tous, où nous aurions besoin de toute notre force motrice nous-mêmes, nous pourrions fort bien découvrir que des intérêts acquis se sont créés et que nous ne saurions prévenir l'exportation de notre force motrice sans causer beaucoup de friction entre nous et nos voisins du sud. Je demande donc avec instance qu'on agisse avec la plus grande prudence à ce sujet, car il semble que nous pourrions nous placer dans une situation hérissée de difficultés.

J'ai deux ou trois choses à dire touchant les propositions qui ont été avancées par les traditionnels protectionnistes. On les a déjà beaucoup blagués au sujet de cette panacée pour tous les maux, mais on me permettra d'ajouter mon mot. En Angleterre, il y a une cinquantaine d'années ou plus, est survenue une manie au sujet des propriétés curatives du verre bleu. On s'imaginait que si les gens pouvaient vivre à l'abri d'un globe bleu, ils seraient guéris de tous les maux. Une chanson populaire sur ce sujet a fait le tour des cafés-concerts, et je sais qu'elle nous est parvenue, dans les Prairies, il y a environ quarante ans, par l'entremise d'une ancienne chanteuse de café-concert. Je ne m'en souviens que fort peu, mais un des vers disait: "Mettez un bébé dans un berceau de verre bleu et il se métamorphose en jumeaux", et voici le refrain:

> Blue glass, blue glass,
> The great discovery sure,
> If you ever got sick
> You can cure it up quick
> By trying the blue glass cure.

Il me semble que ces idées semblent inspirer l'expression de ceux qui prêchent comment la protection guérira tous nos maux et toutes nos maladies économiques.

Je veux parler brièvement de certaines allégations de l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion). Je suis peiné de ne pas le voir à son siège et de ne pouvoir ainsi parler en sa présence, mais je tiens à m'exprimer dès maintenant. Il y a quelque temps, au début de la session, l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River a entrepris de nous prouver que le tarif douanier n'est pas toujours un impôt et je voudrais critiquer certains des arguments qu'il a avancés pour soutenir ses prétentions. J'espère, pour l'honorable député, qu'il brille plus comme médecin que comme logicien et que, pour le bonheur de ses ma-

lades, il est plus exact dans ses diagnostics que lorsqu'il entreprend de traiter des questions de tarif à la Chambre des communes. Vous vous rappellerez qu'à l'aide de comparaisons empruntées à M. F. W. Stewart, de Montréal, il essaya de prouver que le droit de douane n'est pas une taxe. Il a cité un état indiquant que certains articles de confection se vendaient plus cher aux Etats-Unis qu'en Canada. Je lui fis remarquer qu'il serait plus juste de faire la comparaison entre les prix canadiens et les prix anglais. Sa thèse n'a certainement pas gagné à ce rapprochement entre les prix canadiens et les prix d'un pays encore plus protectionniste, et de ce point de vue, il a complètement manqué son coup. Du moment que nous pouvons nous procurer le même article là où il se vend le meilleur marché, et non pas là où la protection est encore plus élevée, comme aux Etats-Unis, le droit de douane est une taxe. De ce point de vue donc, le raisonnement de l'honorable député croule complètement. Il a cru renforcer sa démonstration en rappelant qu'autrefois les rails d'acier importés aux Etats-Unis coûtaient $150 la tonne. En 1872, cinq ans après, dit-il, le droit sur les rails d'acier fut élevé, et le prix tomba de $150 à $112 la tonne. Et de s'écrier:

> Où était donc, dans ce cas, la taxe que le premier ministre voit dans le tarif? En 1876, quatre ans plus tard, les rails ne coûtaient que $39 la tonne ou environ le quart de ce qu'ils coûtaient en 1867. En 1885, encore avec le même tarif, ils coûtaient $27 la tonne, prix qui s'est maintenu jusqu'au moment de la guerre.

Pour traiter un sujet, il faut en étudier tous les éléments, et à moins que l'honorable député nous démontre que le prix des rails dans les autres pays où ils sont fabriqués était plus élevé qu'aux Etats-Unis,—j'ignore le prix qu'on en demandait en Angleterre et en Allemagne,—son raisonnement est nul. Je prétends que c'est à l'honorable député à démontrer que le prix de $27 la tonne était moindre que le prix demandé dans les autres pays, sans quoi il n'aura pas établi que le droit de douane n'est pas une taxe.

L'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) ne paraissait pas complètement satisfait sur ce point et il s'est demandé, sans plus de logique, qui payait le droit imposé par les Etats-Unis sur le blé canadien. En pratique, personne n'acquitte ce droit. Le droit acquitté sur le blé canadien importé aux Etats-Unis est remis lorsque le blé est exporté en farine, sauf de rares exceptions. Dans ce cas, cependant, il n'y a pas de droit acquitté et si dans les circonstances actuelles du commerce de grain, étant donné les prix courants aux Etats-Unis et en Canada, une faible proportion du blé importé aux Etats-Unis est consommé là, le droit retombe certainement sur le consommateur, mais quant au blé, le droit actuel, en pratique, ne représente rien pour qui que ce soit parce qu'il est remboursé. Je ne suis pas de ceux qui prétendent, depuis quelques années du moins, que le consommateur acquitte toujours le droit de douane. Cela dépend d'abord en grande partie de la situation du marché. Si nous sommes en état de fixer le prix des choses que nous importons, si nous commandons le marché, il est possible que l'exportateur soit obligé d'en acquitter sa proportion, mais il n'en est pas ainsi d'une grande partie des choses que nous importons, et généralement, sauf de rares exceptions, nos droits de douane retombent sur le consommateur canadien parce que nous ne sommes pas en état de déterminer beaucoup les prix des marchandises que nous importons.

L'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River a parlé aussi des articles que le Canada pourrait produire, au lieu de les importer. L'honorable député de Northumberland (M. Maybee), qui a parlé avant moi, a limité la même assertion à bon nombre de ces articles, mais la déclaration de l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River, telle qu'elle a été reproduite dans les *Débats*, ne fait aucune réserve. L'honorable député a dit que le Canada pouvait produire ces articles. L'examen de toute la liste qu'il a citée m'eût peut-être appris des choses fort intéressantes mais, faute de temps, je me suis arrêté à quelques articles seulement. Et si vous vous reportez à cette liste fournie par l'honorable député (M. Manion), vous verrez qu'elle contient une somme de 25 millions représentant des importations de fruits. L'honorable député n'a pas fait de réserve; il a dit: "Le Canada peut produire cela". J'ai consulté le même volume d'où il a extrait sa liste,—le rapport du commerce pour l'exercice écoulé le 31 mars 1924,—et j'ai constaté que nos importations de fruits se sont élevées à $27,285,773, dont:

Fruits frais	$18,253,447
Fruits desséchés..	6,095,388
Fruits autrement préparés..	1,936,938
Total..	$27,285,773

Puis, j'examinai la liste davantage—je voulais l'étudier à fond et voir au juste quelle quantité de ces fruits il nous serait possible de produire au Canada—je passai la liste en revue comme l'a fait l'honorable député qui m'a précédé cet après-midi; quant aux chiffres que j'ai notés, nous sommes d'accord, sauf qu'il a lu les chiffres des importations de pamplemousses, d'oranges, et autres fruits semblables, que personne ne prétend pouvoir cultiver au Canada et que personne ne vou-

drait voir exclure. Maintenant, permettez-moi de prendre les chiffres des fruits que l'on peut produire au Canada:

Fruits frais	
Pommes	$873,415
Baies sauvages	12,304
Abricots, coings, nectarines	105,443
Framboises	21,627
Cerises	105,978
Canneberges	220,013
Raisin	874,941
Melons	379,467
Pêches	510,710
Poires	782,464
Prunes	374,450
Fraises	740,699
Tous autres fruits	24,347
Total	$5,040,858

Maintenant, sous ce rapport, je prétends m'être montré très libéral, et j'ai inclus $379,000 de melons. Quelqu'un prétendra-t-il que notre pays peut produire en grandes quantités les melons qui sont importés au Canada, et dans l'Est et dans l'Ouest? On peut prétendre que l'on ne devrait pas en consommer, que l'on devrait les exclure, mais personne ne prétendra sérieusement que nous pouvons les produire au Canada. Nous pouvons produire des melons au Canada; nous savons cela, mais nous ne pouvons produire la quantité que nous importons. On peut en dire autant du raisin. Je trouve ici une somme de $874,000, et cependant nous savons que le raisin frais canadien n'est sur le marché que pendant une période très courte; conséquemment, cette somme de $874,000 doit en grande partie comprendre des fruits que nous ne pouvons produire au Canada. Nous pouvons en dire autant de la somme de $220,000 pour canneberges et, peut-être d'autres fruits également. C'est-à-dire, des fruits frais.

Pour ce qui est des fruits séchés, je me suis également montré libéral, je crois. Les chiffres sont comme suit:

Pommes	$ 58,474
Abricots	167,933
Pêches	152,791
Prunes et pruneaux	971,290
Tous autres fruits	96,664
Total	$1,647,152

Soit, pour les fruits frais et pour les fruits séchés, un total de $6,798,000. Je me sens presque disposé à employer vis-à-vis de l'honorable représentant de Fort-William-et-Rainy-River quelques-unes des paroles sévères dont il s'est servi à l'adresse du ministre intérimaire des Finances. La liste que j'ai citée contient un autre item qui porte le total à 27 millions de dollars mais où il me serait difficile de séparer les fruits que l'ont peut produire au Canada; c'est l'item des fruits autrement préparés. Mais le total n'atteignait pas 2 millions de dollars. Personne ne peut prétendre sérieusement que le Canada devrait cesser l'importation des oranges, des bananes, des pamplemousses et des melons. Ces fruits contribuent au maintien de la santé de nos gens et sont nécessaires; on les importent en quantités énormes et on continuerait à les importer en grandes quantités même si un parti protectionniste arrivait au pouvoir.

L'honorable représentant de Fort-William a mentionné un autre item particulièrement intéressant. Il a parlé des peaux que le Canada importe. L'honorable député en a placé la quantité pour l'année à 49 millions de livres. Au lieu de noter le nombre de livres, j'ai pris la quantité en dollars et le point est intéressant.

Voici les chiffres:

Peaux importées au Canada	
Peaux de veau, grandes et petites (vertes)	$1,189,535
Peaux de bête à cornes (vertes)	4,711,284
Peaux de mouton (vertes)	722,551
Autres peaux, grandes et petites, (vertes) n.a.p.	674,117
Total	$7,297,487

Puis nous avons les peaux exportées, car on ne peut comprendre la question en prenant les importations seules. Nous devons aussi tenir compte du cuir fabriqué avec ces peaux. Les chiffres sur les exportations de peaux sont:

Veaux, etc.	$1,216,677
Peaux de bête à cornes, grandes et petites, (vertes) n.a.p.	3,918,986
Peaux de cheval	59,370
Peaux de mouton	417,434
Autres peaux, grandes et petites (vertes) n.a.p.	41,686
Total	$5,654,153

L'excédent des importations de peaux vertes sur les exportations est de $1,643,334. Mais il nous faut examiner la raison de l'importation de ces peaux. Quelle en est la raison? Un grand nombre de ces peaux vertes que l'on importe sont de catégories qui entrent dans la fabrication de cuirs fins comme celui dont on se sert pour les gants, et le reste, cuirs que l'on ne produit pas au Canada. Puis, il ne faut pas oublier la situation quant aux tanneries de Kitchener. On trouve d'immenses tanneries dans cette ville. On me laisse entendre que ces tanneries n'utilisent pas une seule livre de peaux du Canada. Or, pourquoi? Parce que la qualité des peaux canadiennes ne convient pas à leurs besoins. Si cette qualité leur convenait, iraient-ils chercher des peaux jusqu'en Argentine? En examinant ces rapports, on constatera que la majeure partie de ces peaux de bestiaux, ces peaux lourdes, provient de l'Argentine et des

Etats-Unis, probablement des états du sud, où le climat est chaud. Ceux qui sont bien au courant de la question m'ont laissé entendre que le bétail des climats chauds a un cuir plus lourd, qui convient mieux à la fabrication des semelles et des courroies de transmission que nos peaux du nord qui sont tout simplement impropres à cet usage. Les tanneries importent pour $4,771,284 de peaux de bestiaux. Que font-elles de ces peaux? Elles les tannent et les exportent. C'est certainement une bonne doctrine protectionniste, n'est-ce pas, que d'encourager l'industrie et les députés qui demandent l'exclusion de ces peaux ou l'imposition d'un droit impossible n'iraient pas jusqu'à priver ces manufactures, dont ils aiment tant à parler, de la matière première qu'il leur est nécessaire d'obtenir pour continuer leur exploitation.

Que dire du cuir non manufacturé que ces tanneries exportent? Elles en exportent pour $5,633,581 et les importations se chiffrent à $4,170,628. Cela signifie un excédent de $1,462,953 des exportations sur les importations et n'oubliez pas que ces importations de cuir comprennent de grandes quantités de cuir préparé et lustré de divers genres qu'on ne trouve pas en Canada. Donc le résultat d'un embargo ou d'un tarif protecteur élevé contre ces peaux de l'Amérique du sud et des Etats-Unis serait que ces tanneries devraient abandonner les affaires, ne pouvant obtenir leurs matières premières. On me dit que Kitchener compte deux des plus grandes tanneries d'Amérique. Voici comment les honorables députés de la gauche veulent aider nos manufacturiers.

Mais voici d'autres chiffres passablement intéressants. Nous avons exporté aux Etats-Unis pour $4,163,278 de cuir et nous en avons importé du même pays pour $3,342,616. Nos exportations de cuir aux Etats-Unis excèdent donc les importations de $820,662. Je conseille aux honorables députés de Fort-William-et-Rainy-River et d'Oxford-Sud (M. Sutherland), qui reviennent si fréquemment sur ce sujet, d'étudier d'un peu plus près ces questions, afin de comprendre ce qui arriverait si on appliquait le principe qu'ils préconisent pour corriger tous les maux du pays.

Je voulais traiter une autre question, mais mon honorable ami de Nipissing (M. Lapierre) l'a discutée avec tant d'habileté qu'il ne me reste pas grand chose à dire. Je veux parler de l'exportation du bois à pâte et de la nécessité de la défendre par un embargo. L'honorable député qui a traité ce sujet y a certes longuement réfléchi et j'avoue qu'il est bien plus compétent que moi pour en parler avec autorité, étant donné qu'il est en contact continuel avec ce commerce. Cependant, il a admirablement bien exprimé les sentiments qui sont miens sur cette question. La faiblesse de ceux qui favorisent l'embargo réside dans le fait qu'ils le mêlent avec le principe de la protection des forêts. Quand nous nous opposons à l'embargo, ils nous disent que l'établissement de nouvelles usines de pâte à papier amènerait l'utilisation de nos produits forestiers et serait dans l'intérêt des colons reculés. Maintenant, quant à ce qui touche la conservation des forêts, il importe bien peu que le bois à pâte soit utilisé par les usines que nous avons en Canada ou par les usines américaines là où elles sont aujourd'hui.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'honorable député de Nanaïmo (M. Dickie) quand il a discuté cette question l'autre soir, et je professe beaucoup de sympathie pour toute cette question de la conservation de nos forêts. Pour moi, il n'est rien de plus triste que de traverser les grandes surfaces dévastées qu'il y a entre ici et Winnipeg, dans la Colombie-Anglaise et le long du littoral du Pacifique. C'est l'une des choses les plus tristes que l'on puisse voir, et les générations qui viendront après nous pourront nous demander compte d'avoir été si prodigues en dissipant les immenses ressources forestières dont nous avions hérité.

Quand je parle de cette question, j'ajouterai que je ne saurais voir couper un arbre sans en avoir comme un remords de conscience, parce que je demeure dans une région où il n'y a pas beaucoup d'arbres. Quand j'ai entendu l'honorable député de Nanaïmo, avec des larmes dans la voix—et je sympathisais avec lui—parler, d'un côté, de la destruction de nos forêts, puis, de l'autre côté, parler avec enthousiasme des grandes manufactures progressant sur le littoral du Pacifique et qui sont capables d'absorber tout le bois que l'on peut couper, je me suis demandé où nous en étions. Le seul remède contre la destruction des forêts est simplement de cesser de couper du bois; ce parlement n'a pas de devoir plus impérieux que d'élaborer un plan bien mûri relativement à la préservation des forêts, à la protection contre les incendies et au reboisement. C'est le devoir des parlements et des gouvernements. Il est vrai que certains particuliers ont fait une œuvre précieuse en matière de reboisement. Mais ce n'est que dans des cas exceptionnels qu'un particulier plantera une forêt dans l'intérêt de la postérité. C'est un travail dont les gouvernements doivent se charger et, pour ma part, je suis disposé à approuver l'octroi d'un crédit beaucoup plus considérable que dans le passé à la protection contre les incendies

et au reboisement de ces régions du Canada qui ont été si terriblement dévastées par le feu.

M. GOOD: L'honorable député connaît-il la proportion du bois détruit par le feu, par rapport au bois que l'on coupe?

M. BROWN: J'ai lu les statistiques qui se rapportent à ce point, mais je n'aimerais pas à faire une déclaration à ce moment. Je crois savoir que, en général, la quantité de bois détruite par les incendies dépasse de beaucoup celle qui sert à tous les usages. Si l'on doit avoir recours aux impôts sur les exportations ou à l'embargo, puisqu'il y a des gens qui prêchent si volontiers le droit sur l'exportation du blé, je dois dire qu'un droit sur les exportations de bois à l'état naturel ne nous causerait pas beaucoup de dommages, dans les provinces des Prairies. Je suis sûr que le ministre intérimaire des Finances n'ira pas croire que je réclame cette mesure.

L'hon. M. ROBB: J'allais justement poser une question à ce sujet afin d'éclaircir le point.

M. BROWN: Je ne la réclame pas. Si je le faisais, ce serait une violation de nos principes et il faut être conséquent en ces questions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne serait pas bon de le faire, même si c'était recommandable?

M. BROWN: Si cela avait pour effet, comme c'est possible, de nous permettre, dans les provinces de l'Ouest, d'obtenir le bois à meilleur marché, on pourrait nous pardonner. L'autre jour, l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) décrivit l'état dans lequel vivent les mineurs. Je pensais alors—et plusieurs d'entre nous peuvent dire la même chose—que des milliers d'habitants des provinces de l'Ouest, par suite du prix élevé du bois, augmenté à cause des prix de transport exorbitants et parce qu'on expédie à l'étranger des quantités de bois dont nous devrions avoir une part, pensons-nous parfois, ne peuvent actuellement acheter du bois pour construire des habitations convenables, pour eux ou leurs bestiaux. En conséquence, si nous admettons le principe des embargos ou mêmes des taxes sur les exportations, nous devons tenir compte de la question de la taxe sur l'exportation du bois à l'état naturel. Après tout, quelle différence y a-t-il entre l'exportation d'une bille et l'exportation d'un tronc d'arbre que l'on a scié sur quatre côtés? J'ai découvert, alors que je me trouvais à Vancouver il y a un an, que presque tout le bois expédié au Japon est simplement équarri. On me dit que les billes sont quelque peu apprêtées et coupées. Après tout, il n'y a pas beaucoup de différence entre l'exportation d'une bille ou d'une pièce de bois scié sur les quatre côtés. Cette opération ne requiert qu'une somme de travail bien insignifiante.

J'aimerais que nos amis qui s'opposent à l'exportation des matières premières accordent quelque attention à un autre sujet. Hier, il m'est arrivé une petite brochure, qui nous était évidemment envoyée par un bon protectionniste et dont je désire relever un passage. On y faisait remarquer que lorsque le Canada exporte aux Etats-Unis pour 5c. de bois, les Américains fabriquent, avec ce bois, une chaise d'une valeur de cinq dollars. Naturellement, on prétend que nous devrions fabriquer toutes ces chaises au pays. Cela ressemble à ce que l'on disait autrefois, c'est-à-dire que nous devrions transformer une tonne d'acier en ressorts de montres, parce que l'acier aurait beaucoup plus de valeur si nous pouvions l'ouvrer assez pour en faire des ressorts de montres. On voulait évidemment faire croire, dans cette brochure, que nous devrions transformer tout notre bois en chaises. Quand je lus ce passage, je me rappelai ce qu'un ancien membre de la Chambre, fabricant de meubles, me disait il, y a quelques semaines. Il y a assez de manufactures de meubles au Canada, disait-il pour fabriquer des meubles à l'usage de 20 millions de personnes. Si cette déclaration est vraie, mes honorables collègues peuvent voir comme il est absurde de rappeler, pour combattre l'exportation de nos matières premières, que les Etats-Unis réalisent un gain de $4.95 sur le bois qu'ils nous paient 5c. Telles sont certaines des absurdités dans lesquelles tombent les honorables députés qui poussent leur théorie jusqu'à l'extrême, comme ils ont évidemment l'intention de le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me permet-il de lui poser une question? N'est-il pas aussi vrai qu'il y a assez de scieries au Canada pour ouvrer une quantité de bois qui suffirait à construire cinq fois plus de maisons de fermiers que nous n'en avons?

M. BROWN: Malheureusement, nous ne pouvons nous le procurer.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas exactement le même argument que l'honorable député emploie pour démontrer qu'il ne devrait pas y avoir de droit d'exportation sur le bois?

M. BROWN: Je n'ai parlé du droit d'exportation sur le bois qu'en passant et je n'ai pas insisté sur ce point. Hier ou avant-hier, on nous a communiqué un autre document pu-

blié par quelqu'un du nom de Seely—je ne sais s'il s'agit du même Seely dont on a déjà parlé...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'est pas question de ce que nous pouvons manufacturer; il s'agit de la conservation de notre matière première. L'argument a la même force pour toute matière première qu'on ne peut remplacer, qu'elle soit employée à la construction de maisons ou à la fabrication de chaises.

M. BROWN: C'est là que mon très honorable ami et son parti font erreur; ils confondent la question de la conservation avec celle de l'exportation.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est l'honorable député qui confond. J'essayais de le remettre sur la piste.

M. BROWN: Je sais parfaitement où j'en suis. Les deux arguments sont contradictoires. D'une part, mes honorables amis ont un programme concernant le bois à pâte et par lequel ils prétendent viser à la conservation des forêts. D'autre part, ils nous disent que l'industrie domestique consommera une aussi grande quantité de bois et peut-être davantage. Voilà où ils sont illogiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout—nous voulons conserver notre bois pour l'avenir.

M. BROWN: J'appuierai certainement toute politique logique tendant à la conservation de nos forêts.

(A la demande de l'honorable M. Murdock, la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

A six heures, la séance est levée, sans la formalité d'une motion, conformément au règlement, et la Chambre ajourne au mardi, 14 avril.

Mardi, 14 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, c'est la première fois que je me permets de commenter ici l'exposé budgétaire. Je ne me serais pas immiscé dans ce débat si, de l'autre côté de la Chambre, il ne s'était dit bien des choses qui méritent d'être rétablies et sur lesquelles les honorables députés devraient au moins avoir le point de vue des autres; et quand je dis autres, je ne veux pas précisément parler de mon propre point de vue. Je vais traiter d'un certain nombre de sujets qui ont été discutés dans cette Chambre: le chômage, le tarif et plusieurs autres questions auxquelles les honorables députés de l'autre côté de la Chambre se sont intéressés.

Je regrette que l'honorable député de Calgary-Est (M. Irvine) ne soit pas à son siège —car je vais m'attaquer d'abord à certaines questions soulevées dans cette Chambre par cet honorable député. Au cours du présent débat, mercredi dernier, l'honorable député a parlé de moi. Il traitait de la commission du service cvil qui a juridiction exclusive quant à la fixation des appointements des fonctionnaires et il a dit: "Le Gouvernement a-t-il fait un effort quelconque pour faire disparaître l'inégalité de traitement qui peut exister?" Il avait fait observer, à la séance précédente de la Chambre aussi bien qu'à la séance en question, la disparité entre le salaire des hommes et celui des femmes employés dans le service civil, et déclaré que le Gouvernement devrait, de sa propre initiative, mettre fin à cette inégalité de traitement. J'avais déclaré que le Gouvernement n'a que l'autorité que lui confère l'article 45B de la loi du service civil, laquelle décrète que la commission du service civil fixera les appointements des employés de l'administration, subordonnément à l'approbation du gouverneur en conseil. Ainsi, mon honorable ami dit à la dernière séance de la Chambre: "Le Gouvernement n'a-t-il donc fait aucun effort pour mettre fin à l'inégalité de traitement, s'il y a inégalité?" Je prie respectueusement mon honorable ami d'examiner les dossiers du parlement pour l'an dernier; il y verra que dans le cas des postiers, le cabinet renvoya trois fois à la commisson du service civil les demandes présentées par ce corps, sans aucun résultat; à la fin, ces demandes furent approuvées par le gouverneur en conseil, parce qu'il était évidemment impossible de persuader la commission qu'il était désirable ou nécessaire d'y apporter des modifications.

Le même honorable député, à une séance précédente de la Chambre, porta à la connaissance du Gouvernement un cas particulier de misère et de chômage, à propos d'un immigrant nouvellement arrivé au Canada. A ce sujet, il consigna au hansard une lettre que l'on trouvera à la page 1513. Il était question dans cette lettre d'un immigrant qui, si l'on en croit la lettre écrite par cet homme, avait enduré des souffrances et la misère depuis son arrivée

au Canada. Je demandai alors à l'honorable député de bien vouloir me donner le nom de l'immigrant en question et, fort aimablement, il me l'envoya porter à mon siège. Je m'occupai immédiatement de l'affaire avec le sous-ministre de l'Immigration; sans mentionner ici, moi non plus, le nom de l'homme dont il s'agit, je désire lire la réponse du sous-ministre au sujet de cet homme, pour qui mon honorable ami de Calgary-Est a manifesté tant d'intérêt. La lettre du sous-ministre de l'Immigration est datée du 24 mars et se lit:

J'ai reçu votre message se rapportant à une lettre lue par l'un des membres du Parlement au sujet d'un immigrant de Calgary; le nom vous ayant été donné confidentiellement, il n'est pas mentionné dans ce document. Il n'y a pas de doute que le dossier ne démontre que nous n'aurions pas dû permettre à cette famille d'entrer au Canada. Il est pitoyable de voir que, malgré tout ce que nous avons tenté de faire pour cet homme, il n'ait pas cherché à s'adapter aux conditions de vie particulières à ce pays. La famille arriva en août de l'an dernier. Elle comprenait le père, la mère et trois enfants âgés de quatre ans, deux ans et deux mois. Le père avait vingt-quatre ans et la mère, vingt-trois. On les envoya immédiatement sur une terre inoccupée appartenant à la commission d'établissement agricole et située à Condor (Alberta). On procura du travail au père, chez M. H. Meeres, un fermier de cet endroit. La famille ne possédait que $1.40 à son arrivée au pays et M. Meeres dépensa immédiatement $50.50 pour lui acheter des meubles et divers objets. Ces gens ne restèrent que deux semaines à cet endroit; devenus mécontents, ils écrivirent à la commission d'établissement agricole qu'ils désiraient partir. L'inspecteur alla les voir le 9 septembre, il causa de l'affaire avec la famille et celle-ci décida de rester.

Le 9 octobre, on avisa la commission d'établissement agricole que, malgré l'argent avancé par M. Meeres, le chef de la famille avait renoncé à son emploi pour aller travailler chez un autre fermier. Il laissa aussi ce dernier sans donner un avis préalable.

L'homme se trouvant sans travail, notre bureau d'établissement agricole s'occupa une seconde fois de lui trouver un emploi, chez un fermier nommé Bice, à Condor (Alberta). M. Bice se chargea de donner du travail à cet homme, non seulement pendant le battage du blé, mais aussi pendant les mois d'hiver, l'occupant alors à couper des poteaux, mais Bice avisa l'inspecteur, le 19 octobre, que la famille ne lui était pratiquement d'aucune utilité.

On trouva un autre emploi chez un fermier de Blackfalds, où la famille se rendit le 4 novembre. Ce fermier leur fournit une habitation. Le 13 novembre, l'inspecteur de l'établissement agricole rendit visite à la famille, mais l'immigrant refusa d'accepter l'emploi, disant que sa femme ne voulait pas travailler aux champs et qu'elle désirait être rapatriée.

On envoya ensuite la famille à Red Deer, où l'on trouva un emploi au père, à Greencourt, une compagnie d'exploitation forestière lui offrant une position permanente pour l'hiver. Le bureau d'établissement agricole n'entendit plus parler ni de l'homme ni de sa famille jusqu'à ce que l'immigrant partît pour Calgary le 20 décembre. Deux jours plus tard, il se rendit au bureau d'établissement agricole et on lui dit qu'on pourrait lui trouver un emploi, bien qu'il fallût attendre quelques jours. L'immigrant déclara aux fonctionnaires qu'il ne voulait pas aller à la campagne qu'après Noël. Le 2 janvier, il retourna au bureau et informa les fonctionnaires qu'il avait lui-même trouvé une place et qu'il ne désirait pas retourner à la campagne.

[L'hon. M. Murdock.]

Selon certaines lettres, publiées dans les journaux, cet immigrant désire encore être rapatrié, bien qu'il ait obtenu un emploi permanent à la Consumers' Milk Company, à un salaire de $75 par mois.

Les faits relatifs à cette affaire démontrent que la commission d'établissement agricole a trouvé au moins sept emplois différents à l'immigrant, qui n'en garda aucun pendant un certain temps et qui, à plusieurs reprises, quitta ses patrons dans des circonstances malheureuses, au point de vue du travail de la ferme. Bien qu'il occupe une position à Calgary qui lui rapporte $75 par mois, il continue à écrire aux journaux et il désire être rapatrié.

Tels semblent être, monsieur l'Orateur, les faits de la cause dont nous avons tant entendu parler récemment, et au sujet de laquelle on condamna si injustement le Gouvernement quant à sa politique en matière d'immigration. De nouveau, j'exprime le regret que mon honorable ami ne soit pas présent, car j'ai quelque chose à dire qui l'intéresserait tout particulièrement, vu qu'il est l'un des représentants de Calgary. Je remarque que l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Shaw) est ici et je suis sûr qu'il portera cette affaire à la connaissance de notre honorable ami.

Voici une coupure du *Calgary Herald* en date du 3 avril 1925, et naturellement je me serais attendu à voir mon honorable ami de Calgary-Est soulever une objection s'il eût été à son siège: car il n'eût pas manqué de contester l'exactitude de ce que ce journal publie. Il aurait laissé entendre qu'en ces matières le *Calgary Herald* n'était pas tout à fait impartial. Quoiqu'il en soit, cet article portant la date du 3 avril, et composé en gros caractères, se lit comme suit:

Deux cents hommes, refusant du travail, reçoivent l'ordre de quitter le bureau de placement.

On prétend que la majorité d'entre eux sont des fainéants endurcis et le surintendant Carnill n'ayant pas réussi à en persuader même un seul à s'engager à la campagne, leur a fermé la porte au nez. Les autorités municipales sont en train de mettre ordre à cette situation et la police enquête. On est obligé de faire venir de l'extérieur de la main-d'œuvre agricole.

Je remarque dans cet article, très long, une déclaration attribuée au maire suppléant, le Dr T. W. Crawford, et au commissaire A. G. Graves; on leur prête les paroles suivantes:

"Ces gens ont flâné en ville la plus grande partie de l'hiver", dit le maire suppléant "et les autorités municipales devront voir à ce qu'ils travaillent ou à ce qu'ils s'en aillent. Vous pouvez annoncer que nous allons sévir contre ces vagabonds pour leur faire quitter la ville, seulement nous n'avons pas encore arrêté quel moyen ce sera."

Je ne voudrais pour rien au monde, monsieur l'Orateur, vous donner à penser que ces gens sont de bons exemplaires de ce qu'étaient les chômeurs de Calgary durant l'hiver. Je n'ai signalé ces faits à la députation que parce que mon honorable collègue de Calgary-Est a mis en un tel relief la situation de cet individu au sujet duquel j'ai lu, il y a quelque temps, une lettre du sous-ministre de

l'Immigration. J'ai l'assurance que mon honorable ami ne saurait excuser une conduite et une façon d'agir comme celles dont parle le sous-ministre de l'Immigration ou comme celles dont il est fait mention dans la coupure dont j'ai donné lecture à la députation.

M. IRVINE: Je croyais avoir entendu mon honorable ami dire que cet individu n'était pas un citoyen recommandable. Je prétendais alors que le Gouvernement n'aurait pas dû l'amener au pays; j'avais compris que cet homme était venu ici sous les auspices du Gouvernement.

L'hon. M. MURDOCK: Il n'y aurait pas eu de malentendu si mon honorable ami eût été à son siège.

M. FORKE: Il était dans la tribune.

L'hon. M. MURDOCK: Rien au dossier de ce jeune homme de vingt-quatre ans et de sa femme de vingt-trois ans ne me justifierait de dire qu'ils n'étaient pas tous deux qualifiés pour devenir citoyens de ce grand Dominion. La seule difficulté a été, paraît-il, que pour une raison qu'on ignore, ce jeune homme a refusé sept emplois qui lui ont été offerts; et au moment même où mon honorable ami prononçait son discours dans cette Chambre ce jeune homme avait un emploi de $75.00 par mois et cela ne l'empêchait de prétendre que le Canada n'avait rien de bon pour lui et de réclamer son rapatriement. Je ne sais pas, si, dans les circonstances c'est le rapatriement qui serait le mieux; c'est ce que le département est à étudier.

Je vais maintenant m'occuper, pendant quelques instants, de certaines déclarations faites par mon honorable ami de Calgary-Est dans son discours du 7 avril sur le budget. A l'aide de chiffres, que le crois exacts, il s'est appliqué à faire voir que la dette par tête au Canada est de $548, soit une moyenne de $2,740 par famille de cinq. Il est plutôt malheureux que mon collègue n'ait pas pris le soin de dire comment il se fait que le pays a une dette si lourde. Il y a un détail dont il ne tient nullement compte: c'est que, au cours de la guerre, le Gouvernement et tous les Canadiens firent tout ce qui était possible pour assurer le triomphe de nos armes, et qu'ils ont considéré cette victoire comme l'objectif le plus important à atteindre. Le Gouvernement alors au pouvoir ainsi que plusieurs années après la guerre n'a jamais rien tenté pour alléger ce fardeau des impôts, dont l'honorable député fait si grand état et dont il veut rendre seul responsable le gouvernement actuel. Il me semble que si l'honorable député eût voulu faire montre de justice et d'équité, comme les représentants des ouvriers, d'après mon expérience, ont généralement le désir de le faire, il aurait un tant soit peu traité de la responsabilité de l'ancien gouvernement et tenté de montrer qu'il aurait dû solder la dépense au fur et à mesure à cette époque, alors qu'on devenait millionnaire du jour au lendemain, du moins en peu de temps, grâce aux bénéfices réalisés à la faveur de l'état de guerre. Cela m'eût semblé très juste, si l'honorable député se fût senti quelque désir de parler dans ce sens.

Un peu plus loin, dans son discours mon honorable ami a parlé du programme libéral et mes honorables collègues ont dû remarquer la hâte qu'il a mise à en parcourir les uns après les autres les divers articles, pour ne s'en servir qu'à son avantage, sans même songer à en parler avec exactitude et équité. Au commencement de son discours, il a parlé des obligations qu'assume le Canada en faisant partie de la Société des nations, de l'Office international du travail de la Société des nations, et il a cherché, ce me semble, à convaincre cette Chambre que le Canada n'a rien fait, n'a pris aucune mesure pour assurer la justice sociale aux ouvriers canadiens, objet précisément visé par les rédacteurs de l'article XIII du traité de paix qui voulurent établir la justice sociale pour le prolétariat du monde entier. L'honorable député de Calgary-Est (M. Irvine) n'a pas pris la peine d'indiquer que le Canada—il le sait fort bien, s'il a analysé la situation—est assez bien noté parmi les nations de l'univers à cause des égards et bons traitements qu'il a pour les ouvriers, et que même avant qu'on eût jugé nécessaire l'insertion de l'article XIII dans le traité de paix pour assurer la justice sociale au prolétariat universel, notre pays avait fait beaucoup pour faire bénéficier les ouvriers de nombre de ces réformes qu'on commence seulement à effectuer dans quelques autres pays. Nous constatons donc que l'honorable député s'est battu les flancs pour démontrer que ce Gouvernement n'a fait absolument rien. A mon avis, il a commis une erreur. En parlant du programme libéral, il a jugé bon de lire une partie du préambule et plusieurs paragraphes. Il a lu ceci:

> Le comité exprime le vœu que la convention libérale accepte dans leur intégrité, comme partie du programme libéral, dans l'esprit qui a présidé à leur rédaction et en autant que les circonstances dans le pays le permettront...

Puis il est passé à une énumération, mais la proposition dont mon honorable ami n'a pas tenu compte, c'est que la convention devait accepter ces résolutions...

> ...comme partie du programme libéral, dans l'esprit qui a présidé à sa rédaction et en autant que les circonstances le permettront.

Mon honorable ami, se donnant pour le représentant des ouvriers en cette Chambre,

ose-t-il soutenir, après avoir évalué à $2,740 par année le fardeau d'impôts par famille de cinq, qu'il fallait appliquer et réaliser sur-le-champ chacune des propositions énoncées dans le programme du parti libéral, abstraction faites des millions à dépenser, et que ce Gouvernement mérite la censure de la Chambre et du peuple canadien pour ne l'avoir pas fait?

Selon moi, mon honorable ami n'a même pas traité la question sensément et je puis à peine le prendre au sérieux. Permettez-moi d'assurer mon honorable ami que plusieurs des questions auxquelles il a touché si superficiellement ont fait l'objet d'une étude bien plus approfondie qu'il n'a paru s'en rendre compte en discutant la question.

Il est une autre chose dont je désire parler relativement à l'honorable député de Calgary-Est. J'ai reçu des émoluments durant bien plus de vingt ans pour représenter les ouvriers. Je n'ai pas été congédié au bout du compte. Je crois comprendre et je possède des preuves documentaires établissant qu'on a été fort satisfait de mes services; mais je ne sais rien des visées, des ambitions et des revendications ouvrières, et toute mon expérience acquise durant ces vingt ans a été vaine, si les déclarations et les revendications de mon honorable ami sont les véritables aspirations, revendications et ambitions du prolétariat. Permettez-moi de relever, car le temps passe, une de ces déclarations. Nous constatons que l'honorable député prêche une chose qui, d'après ma connaissance des aspirations et des revendications ouvrières, constitue la plus grossière des hérésies, car nous l'avons entendu faire dans cette Chambre la déclaration suivante:

> Tout ce que je dis à présent, c'est que les coalitions sont nécessaires. Elles ne sont pas mauvaises en elles-mêmes. On ne saurait les briser, et même si l'on y réussissait, ce serait un tort.

Si le prolétariat en général, d'un bout à l'autre du Canada, ne répudie pas cette doctrine comme une hérésie de la nature la plus grossière, je n'ai aucune connaissance des opinions des ouvriers. L'honorable député s'est montré fort éloquent, comme il l'est toujours, en proclamant que le Gouvernement a décidé de recourir à cette mesure réactionnaire. Quelle mesure réactionnaire? Une tentative d'ingérence, prétendrait-il, sans doute, dans des opérations commerciales ordinaires et régulières participant de la nature d'une coalition, et cela, quelle que soit la mesure dans laquelle cette coalition sape la vie industrielle de notre pays.

M. IRVINE: Le ministre soutient-il réellement que ce n'est pas l'opinion généralement professée par les travaillistes que les coalitions sont le résultat naturel de l'organisation de l'industrie?

L'hon. M. MURDOCK: Oui, j'accorderai cela à mon honorable ami et je conviendrai que les coalitions sont le résultat naturel du cours actuel de nos industries, mais cela ne prouve pas une seconde qu'il ne faut pas combattre les coalitions si elles lèsent les intérêts du peuple canadien.

M. IRVINE: N'ai-je pas ajouté qu'il fallait s'en occuper, mais d'une manière différente de celle adoptée par le Gouvernement?

L'hon. M. MURDOCK: Si vous avez dit cela, je ne l'ai pas vu, malgré mes recherches. J'ai cité les propres paroles de notre collègue; elles sont absolument explicites.

M. IRVINE: Que le ministre lise donc un peu plus loin.

L'hon. M. MURDOCK: Votre affirmation n'admet aucune réserve. Vous avez dit:

> Mais les coalitions ne peuvent être brisées, et même si elles pouvaient l'être, ce serait une mauvaise affaire.

Je laisse au monde ouvrier à penser si cette doctrine est la bonne ou si elle n'est pas opposée apx intérêts du travail.

M. IRVINE: L'opinion des ouvriers sera ce qu'elle doit être quand ils auront lu le reste de mon argumentation.

L'hon. M. MURDOCK: J'aborderai maintenant une autre question qui mérite examen, une question dont on s'est beaucoup occupé tant au Parlement que dans certaines parties du pays et que des aspirants à la députation ont discutée dans la presse conservatrice.

Le chef de l'opposition a affirmé, il y a quelque temps, que deux mille établissements industriels avaient fermé leurs portes, et il s'est dit absolument sûr du chiffre. Ici un examen attentif s'impose. L'automne dernier a eu lieu à Ottawa une conférence qui réunit les maires des onze principales villes du Canada, des représentants des deux grands réseaux ferrés, des huit provinces, du Congrès des métiers et du travail, de l'association canadienne des manufacturiers, et cætera, dans le but de trouver un moyen de fournir du travail aux ouvriers durant l'hiver, comme on l'avait fait au cours de l'été, parce que cela revenait à meilleur marché aux services divers appelés à en payer la façon, tant ceux relevant des administrations provinciales que des conseils municipaux.

Il y avait à cette conférence quatre représentants de l'association des manufacturiers. Presque au début un d'eux, s'écartant de l'objet de la réunion, tenta de faire déclarer dans une résolution, que la conférence désirait proposer un moyen définitif de corriger la situa-

tion. Ce moyen, c'était la convocation immédiate du Parlement pour relever les droits de douane et qu'alors tout rentrerait dans l'ordre. L'auteur de la proposition l'appuya de quelques remarques que je désire vous répéter. Il a déclaré que durant les deux dernières années 1,351 établissements industriels avaient été fermés. Cette déclaration était faite au mois de septembre 1924. On lui demanda s'il pouvait fournir les noms de ces établissements, ainsi que leur emplacement, et il répondit qu'il pourrait le faire, mais qu'il n'avait pas ce renseignement par devers lui à ce moment-là. Nous avons attendu un peu, et comme rien ne venait, on lui a écrit. Enfin le 25 octobre, nous reçûmes au ministère une longue liste, non pas d'établissements, mais d'objets fabriqués, comme ceci: "Outils, à Windsor, Ontario; chaînes, à Hamilton".

C'était si peu précis que nous ne pûmes contrôler le renseignement qui n'était pas celui dont on nous avait garanti l'exactitude. J'ai fait écrire de nouveau à notre honorable correspondant pour avoir d'autres détails concernant les manufactures qui avaient arrêté leurs opérations. Il y avait, par exemple, un établissement agricole à Lambeth qui avait cessé d'exister; un autre semblable à Listowell.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre dit qu'il a fait écrire à l'honorable correspondant.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois avoir dit: à notre distingué correspondant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! alors ce ne peut être moi.

L'hon. M. MURDOCK: Notre collègue est vraiment trop susceptible. Quand je le mettrai en cause il s'en apercevra. Pour le moment je m'occupe d'un directeur de l'association des manufacturiers qui nous promit à la conférence de septembre d'apporter la liste, avec leur adresse des 1,351 établissements qui, selon lui, avaient fermé leurs portes. J'ai considéré qu'il ne nous donnait point tous les renseignements promis et je lui fit écrire pour en demander de nouveaux. Or, nous avons constaté qu'un établissement agricole a fermé ses portes à Lambeth et un autre à Listowel; un chantier maritime a abandonné les affaires à Canning (N.-E.), ainsi qu'une fabrique de remèdes pour les cors et d'articles de pédicure à Niagara-Falls; une fabrique d'oléomargarine a également fermé ses portes à Québec et la liste citait plusieurs autres établissements. Nous objectâmes, je le répète, que les renseignements n'étaient pas satisfaisants. Or, un peu plus tard, le 26 janvier pour être plus exact, ce monsieur fit préparer sous sa signature une autre liste, qui me fut remise le 31 janvier par un représentant de l'association des manufacturiers canadiens. Cette liste révèle des omissions très singulières à l'analyse. En premier lieu, la liste ne donne que 1,251 noms de fabriques dont 761, soit 61 p. 100, n'apparaissent pas dans les rapports de l'agence Dun comme faisant des affaires le ou après le premier janvier 1923. En second lieu, 152 fabriques, soit 12 p. 100,—j'appelle tout particulièrement l'attention de ceux qui déplorent le fait que nos établissements industriels ont dû fermer leurs portes,—étaient encore en affaires en janvier 1923 et en janvier 1925, d'après les rapports de R. G. Dun et Compagnie; de plus, les noms de 22 fabriques, soit 1.7 p. 100 n'étaient pas inscrits dans les rapports de l'agence Dun en janvier 1923 tandis qu'elles faisaient des affaires en janvier 1925. Enfin, 307 établissements industriels, soit 24.5 p. 100 ont abandonné les affaires entre janvier 1923 et janvier 1925; ces chiffres comprennent les compagnies qui ont fait faillite et celles qui se sont retirées des affaires pour d'autres raisons.

Mais le représentant de l'association des manufacturiers avait affirmé, à la convention de septembre 1924, qu'il avait en mains une liste de 1,351 fabriques ayant fermé leurs portes tandis que la liste qu'il a fournie au département après maintes instances ne mentionne que 1,251 établissements. Or, ces chiffres n'établissent pas nécessairement le bien fondé de l'assertion du représentant de l'association des manufacturiers et je tiens à faire consigner dans les colonnes du hansard des renseignements plus exacts provenant des rapports de R. G. Dun et Compagnie.

Et certains chefs du parti tory ont ridiculisé le Gouvernement par tout le Canada au sujet de la situation terrible et déplorable résultant de notre tendance à abaisser le tarif afin de l'utiliser uniquement pour des fins de revenu. Mes honorables amis de l'opposition officielle tentent de faire croire au peuple canadien qu'une pareille situation n'a jamais existé au pays sauf sous un régime libéral.

Afin de répondre à cette assertion, je me propose de soumettre un état comparatif de nature à renseigner du moins ceux qui inclineraient à ajouter foi à ces dénonciations.

J'ai sous la main un tableau donnant les faillites commerciales qui se sont produites dans chaque branche d'affaires en Canada, au cours des exercices 1914, 1915, 1920, 1921, 1922, 1923 et 1924. Ce tableau est fort intéressant et mérite d'être étudié, surtout lorsque vous constatez que la presse ou les candidats conservateurs soutiennent que ces faillites commerciales ne peuvent se produire que sous un régime libéral. Voici le tableau en question:

Manufactures	1914		1915		1920		1921		1922		1923		1924		—
	Nomb.	Passif	Nomb.	Passif	Nomb.	Passif	Nomb.	Passif	Nomb.	Passif	Nomb.	Passif	Nomb.	Passif	
		$		$		$		$		$		$		$	
Fer et fonderies	10	213,302	8	90,005	3	115,011	11	1,264,578	17	873,211	11	866,492	9	303,600	
Machines et outils	37	612,190	51	73,0998	20	4,046,847	28	7,138,818	60	10,830,493	72	5,068,100	45	1,710,883	
Lainages, tapis, etc	1	70,000	5	45,300	.....	.....	7	124,104	4	23,648	7	608,992	12	1,463,900	Laine.
Cotonnades, bas, etc	1	235,000	2	6,100	.....	.....	3	926,743	7	101,467	4	263,658	.....	.....	
Bois et menuiseries	98	3,934,340	175	4,115,701	26	1,034,253	85	2,041,646	134	4,860,737	107	3,804,630	97	7,994,176	Bois.
Habillement et bonneterie	102	923,359	2	1,180,201	53	3,096,484	127	6,429,289	148	3,614,203	132	3,782,297	114	2,230,570	
Chapeaux, gants et fourrures	18	150,490	12	541,202	10	170,834	21	705,049	26	1,592,206	21	816,536	18	493,036	
Produits chimiques et drogues	8	201,921	21	354,498	2	19,000	9	166,409	7	48,155	11	179,124	17	117,680	
Peintures et huiles	1	70,000	.....	.....	.....	.....	2	38,204	2	54,522	3	8,500	2	29,000	Peintures.
Imprimerie et gravure	33	265,441	32	282,302	7	499,900	14	113,154	30	329,816	25	343,886	26	352,620	Imprimerie
Minoterie et boulangerie	38	100,268	46	381,392	22	1,180,602	47	1,710,511	54	763,253	48	731,548	34	386,870	
Cuir, souliers, etc	23	380,222	14	410,503	9	287,116	17	811,232	30	6,586,389	37	687,468	20	1,353,773	Souliers, cuir.
Liqueurs et tabac	9	71,614	12	521,802	5	294,000	12	467,514	19	386,885	19	925,533	10	180,770	
Verrerie et poterie	24	635,244	25	1,611,701	2	9,658	4	93,800	7	319,302	8	1,322,158	11	433,634	Verrerie.
Toutes autres industries	211	3,199,800	250	3,605,709	96	5,117,511	172	11,945,739	312	8,096,404	287	12,382,410	210	19,492,146	Autres industries
Total des fabriques	614	11,063,191	655	13,877,414	255	15,871,216	559	33,976,790	857	39,080,791	792	31,791,332	625	36,542,658	
*Total des maisons de commerce	2,164	18,677,935	1,888	21,696,890	771	7,704,505	1,739	29,886,569	2,717	33,040,203	2,319	31,339,763	1,720	21,324,089	
Agents et courtiers	120	5,303,968	118	5,588,017	52	2,918,580	153	9,435,752	121	5,983,965	136	2,679,287	129	6,664,228	
†Total des faillites commerciales	2,898	35,045,094	2,661	41,162,321	1,078	26,494,301	2,451	73,299,111	3,695	78,068,959	3,247	65,810,382	2,474	64,530,975	

*Magasins de gros et de détail, hôtels, restaurants.
††Manufactures, magasins de gros et de détail, agents et courtiers.

On remarquera, au sujet des lainages, des tapis, etc., qu'il n'y a pas eu de faillite en 1920 parce que cette industrie encaissait des bénéfices énormes aux dépens du public canadien. Il en est de même de la bonneterie de coton, etc.; l'absence de toute faillite en 1920 s'explique par la raison que j'ai donnée.

M. LADNER: Pourquoi le ministre prend-il seulement les deux premières années de la guerre, passant les autres sous silence? N'aurait-il pas mieux fait d'établir sa comparaison entre les années qui ont précédé la guerre et celles qui l'ont suivie?

L'hon. M. MURDOCK: Nous voulions faire la récapitulation d'une époque comptant au moins deux années complètes d'administration conservatrice. Tout le monde sait que 1914 fut une année de panique sur tout le continent; on a là, toutefois, une période nombrable de régime tory. Je ne serais pas assez injuste pour prétendre que le gouvernement conservateur fût responsable du fléchissement financier qui pesa sur tout le continent en 1914. Je n'irais pas jusque-là: je veux simplement faire ressortir qu'il y a là une année, 1914, pour la majeure partie antérieure à la guerre...

M. LADNER: Le ministre ne convient pas que l'année 1915, après que les Allemands eurent lancé leurs attaques formidables, fut caractérisée par un fléchissement économique universel; et que, pour ce qui regarde les raisons des pertes subies au cours de l'époque qui fait l'objet de sa revue, il n'est pas très juste de tabler la comparaison sur les deux premières années de la guerre? On n'en arrive pas à connaître l'état réel des affaires: la situation était trop anormale.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne m'opposerai pas le moins du monde à ce que l'honorable député fasse valoir ces considérations lorsque, plus tard, il discutera ces chiffres. Libre à lui d'avoir là-dessus l'opinion qui lui plaira.

En présence des chiffres dont je viens de faire lecture, monsieur l'Orateur, quand d'aucuns commencent à nous parler du nombre des faillites, et de nos obligations en regard de la valeur du dollar, il est évident que les années 1914 et 1924 nous offrent une comparaison très juste.

Avec quels torrents d'éloquence, monsieur l'Orateur, des honorables députés de l'opposition, l'an dernier, comme l'année d'avant, je crois, nous ont dépeint la situation déplorable, affreuse, de l'industrie de la chaussure et des textiles, conséquente à l'avènement d'un ministère libéral. On en a tant dit que j'ai cru opportun de faire insérer au hansard des statistiques exactes en ce qui touche à ces années et montrer si pareilles récriminations étaient fondées ou si plutôt elles ne faisaient pas tout simplement partie d'une campagne de propagande du parti conservateur au profit de ses amis protectionnistes. Si on veut bien me le permettre, monsieur l'Orateur, je tiens à consigner au compte rendu un état comparatif mensuel des années 1920-1925 indiquant le nombre d'employés de trente-sept fabriques de filés et de tissus de laine, ou établissements de lainage et de cardage; les chiffres intéressant les trois premiers mois de 1925 y sont donnés. Le voici:

BUREAU FEDERAL DE LA STATISTIQUE

Division de la statistique générale

Tableau indiquant, par mois, pendant les années 1920-1925, le nombre des employés de trente-sept fabriques de filés et de tissus de laine, ou établissements de délainage et de cardage.

	1920	1921	1922	1923	1924	1925
1er janvier.. .. .	pas de	3,237	3,883	4,402	3,783	3,249
1re février.. .. .	données	3,489	4,146	4,734	4,661	3,685
1er mars..		3,435	4,208	4,707	4,482	3,856
1er avril..		3,166	4,383	4,583	3,945	
1er mai..		3,193	4,307	4,540	3,952	
1er juin..		3,278	4,295	4,510	3,802	
1er juillet. . . .		3,298	4,360	4,250	3,561	
1er août..		3,425	4,383	4,449	3,824	
1er septembre. .		3,820	4,389	4,428	3,376	
1er octobre.. ..		3,960	4,397	4,502	3,932	
1er novembre. .		4,120	4,563	4,643	3,850	
1er décembre. .		4,141	4,685	4,544	3,437	
		42,562	51,999	54,292	46,605	10,790

Indice des employés du groupe manufacturier,—fils, filés et tissus (la soie et le coton sont compris):

Janvier 1920, 100; février 1921, 85.4; février 1922, 97.8; février 1923, 103.5; février 1924, 94.6; janvier 1925, 94.6; février 1925, 99.3; mars 1925, 101.3.

Je veux également faire insérer au compte rendu un autre tableau préparé par le bureau fédéral de la statistique indiquant, par mois, pour les années 1920-1925, le nombre des employés de 91 fabriques de chaussures; donnant aussi l'indice des employés du groupe manufacturier,—le cuir et ses produits, au cours de l'époque en revue.

Le relevé est le suivant:

Bureau fédéral de la statistique

Service des statistiques générales

Nombre de personnes incluses dans la liste mensuelle des employés de 91 manufactures de chaussures de 1920 à 1925.

	1920	1921	1922	1923	1924	1925
1er jan.. ..	Pas de	5,561	11,653	10,950	10,333	9,732
1er fév.. ..	statistiques	8,127	11,615	11,661	11,164	10,436
1er mars. ..		8,920	11,399	11,568	11,031	10,552
1er avril. ..		9,275	10,906	10,899	10,988	
1er mai. ..		9,283	10,788	10,316	10,815	
1er juin.. ..		9,852	10,321	9,944	10,391	
1er juillet ..		10,331	10,872	10,322	10,067	
1er août. ..		10,564	10,773	10,153	10,269	
1er sept. ..		10,486	10,810	10,115	10,042	
1er oct.. ..		10,837	10,710	10,634	10,263	
1er nov.. ..		10,903	11,403	10,871	10,337	
1er déc.. ..		11,529	11,633	11,307	10,295	
		115,668	132,883	128,740	125,995	30,720

Indice des employés du groupe manufacturier du cuir et de ses produits: janvier 1920, 100; février 1921, 66.1; février 1922, 85.6; février 1923, 84.7; février 1924, 80.5; janvier 1925, 71.0; février 1925, 74.8; mars 1925, 75.8.

Il y a un autre état assez significatif que j'aimerais aussi à citer; il se rapporte à l'industrie lainière et textile pour la période de 1910 à 1923. Je n'ai pas pu me procurer tous les chiffres essentiels pour 1924. Encore une fois ces statistiques comprennent certaines années de l'administration du gouvernement précédent et du gouvernement actuel, soit 1910, 1915, 1919, 1920, 1921, 1922 et 1923:

Année	Nombre d'établissements	Montant du capital	Nombre de salariés	Valeur des produits
1910..	162	$ 8,692,705	4,759	$ 7,072,360
1915..	60	10,651,468	4,039	10,214,059
1919..	122	$31,863,435	7,450	$43,254,749
1920..	130	38,052,984	8,148	47,615,179
1921..	170	34,639,936	6,234	22,895,750
1922..	137	37,102,382	7,470	29,062,772
1923..	141	43,148,218	8,264	33,472,087

On remarquera qu'en 1923, alors qu'il était question d'un désastre pour l'industrie lainière et textile, il y avait 141 établissements avec un capital de $43,148,218 et un personnel de 8,264 employés, c'est-à-dire plus que les années précédentes et la valeur des produits avait augmenté de $33,472,087.

Je dois expliquer que l'on n'avait pas les statistiques de certains établissements de délainage en 1915; en 1910, quatre manquaient. Les chiffres pour les années subséquentes de 1919 à 1923 sont les suivants:

Prenons maintenant les fabriques de chaussures pour la période s'étendant de 1910 à 1923:

Fabriques de chaussures en Canada de 1910 à 1923

	1910	1915	1919	1920	1921	1922	1923
Nombre d'établissements	180	146	161	173	177	181	189
Capital..	$23,630,649	$30,881,172	$38,680,581	$34,347,026	$31,644,855	$29,881,921	$30,533,591
Salariés..	15,920	14,290	13,144	11,045	11,268	11,968	12,439
Nombre de paires.. ..	.....	.....	18,891,860	17,693,966	15,046,985	17,194,206	18,123,894
Valeur des produits.. ..	$33,987,248	$34,064,696	$63,579,035	$66,817,174	$44,665,381	$45,503,858	$45,596,012

En 1920, pendant la première partie de la période qu'on qualifiait de prospère, on s'aperçoit que le nombre des employés a diminué de même que le nombre de paires de chaussures. En 1922, la valeur des chaussures fabriquées accuse une augmentation. En 1923, il y a augmentation du nombre des employés, du nombre de paires de chaussures fabriquées et de la valeur des produits.

Pensant que mes honorables collègues d'en face désireraient avoir des renseignements sur les opérations de 1924, j'ai tâché de me procurer un état comparatif pour 1923 et 1924. J'ai ici un état explicatif concernant l'industrie lainière et textile et aussi un état comparatif relatif aux fabriques de chaussures pour 1923 et 1924. Ces états que je tiens à faire consigner au hansard sont les suivants:

Articles en laine—1923

Industrie	Nombre d'établissements	Capital	Nombre d'employés	Salaires	Valeur des produits
Tissus de laine..	47	$14,819,633	3,634	$3,343,575	$11,640,694
Filés de laine..	14	7,611,761	1,339	1,078,941	6,245,173
Tapis, carpettes..	13	3,327,805	889	889,906	3,283,964
Articles en laine non spécifiés..	25	6,608,677	998	1,001,902	5,103,977
Total..	99	$32,367,876	6,860	$6,314,324	$26,273,808

Articles de laine—1924

Industrie	Nombre d'établissement	Capital	Nombre des employés	Appointements et salaires	Valeur des produits
Tissus de laine..	47	$15,648,594	3,163	$2,932,411	$10,466,032
Filés de laine..	14	8,375,413	1,409	934,749	4,281,325
Tapis, carpettes	13	4,078,387	702	722,157	2,396,226
Articles en laine, non spécifiés..	25	7,458,504	947	953,825	5,257,710
Total des tissus de laine..	99	$35,560,898	6,221	$5,543,142	$22,401,293

Industrie de la chaussure

	1923	1924
Nombre de fabriques..	121	121
Capital..	$24,043,716	$24,433,099
Nombre des employés..	10,903	10,863
Appointements et salaires.. ..	11,047,985	10,716,974
Valeur des produits..	36,436,966	33,010,490

En 1923, les établissements ci-dessus cités ont fabriqué, 13,622,689 paires de chaussures et, en 1924, le nombre a été de 13,496,830 paires.

Un point sur lequel je désire insister c'est qu'en 1924 douze fabriques de chaussures ont abandonné les affaires. Cela semble sérieux et il n'y a pas de doute que c'est là-dessus que nos amis conservateurs se basent pour dire que l'industrie de la chaussure canadienne s'en va à la ruine. Mais cela ne donne pas une idée juste de la situation, car, si douze manufactures ont abandonné les affaires, seize nouvelles fabriques ont surgi. Cela semble indiquer que l'industrie de la chaussure n'est pas aussi compromise que les honorables députés de la gauche voudraient nous le faire croire.

M. STEWART (Leeds): Le ministre peut-il nous citer le nombre de paires de chaussures importées au cours des années dont il parle ainsi que leur valeur?

L'hon. M. MURDOCK: En examinant les registres des douanes, mon honorable ami pourrait lui-même se procurer ce renseignement et je lui demande de m'excuser pour le moment car j'en ai encore long à dire.

Quand je dis que douze manufactures ont fermé leurs portes et que seize autres ont été fondées, les honorables députés de la gauche sont susceptibles de demander une comparaison entre le nombre des employés des fabriques fermées et des nouvelles. Pour répondre à cette question que j'attendais, je me suis adressé au statisticien fédéral qui me transmet le renseignement suivant:

En réponse à la vôtre, je dois vous dire que les douze fabriques fermées employaient 326 employés, soit une moyenne de 27.1 par fabrique. Je puis encore ajouter qu'un de ces établissements a été détruit par le feu et qu'un autre a repris les affaires au cours du mois dernier.

Quant à ce qui touche les nouvelles fabriques, nous n'avons reçu, jusqu'à date que les rapports de dix, et le nombre moyen de leurs employés est de 26.7 ou pour ainsi dire le même que celui des établissements fermés. Je puis encore dire qu'une des nouvelles fabriques est considérable, mais, comme vous le savez, nous ne pouvons donner de détails individuels.

Cela, monsieur l'Orateur, règle la question des fabriques fermées et du marasme qui règne dans l'industrie de la chaussure, choses dont les honorables députés de la gauche aiment tant à nous parler. Il est une autre question que le très honorable chef de l'opposition a soulevée il y a quelque temps et dont je veux parler. Je fais allusion à ses remarques touchant des comparaisons sur le chômage entre le Canada et les Etats-Unis. Afin de ne pas faire erreur, il me permettra de citer ses paroles textuelles. Le très honorable député parlait de la situation du chômage au Canada et aux Etats-Unis et, à la page 21 du hansard non revisé nous voyons cette déclaration faite avec l'assurance qui caractérise les allégations du très honorable député. Il nous a dit:

Ajoutons que le chiffre-indice est maintenant de 83.9, c'est-à-dire que le nombre des sans-travail est plus considérable de 16 p. 100 qu'au 1er janvier 1920.

Il parlait du Canada. Il ajoute:

Je voudrais voir les statistiques des Etats-Unis à ce sujet afin de découvrir si en ce pays la même époque a vu une augmentation de 16 p. 100, voire de 1 p. 100.

Et pour répondre à mon très honorable ami, je lui donne la preuve contenue dans la revue mensuelle du ministère du Travail des Etats-Unis, édition de mars 1925. Nous allons voir si ce un pour cent dont parlait le très honorable réputé existait. La *Revue mensuelle du Travail*, publiée par le ministère du Travail américain, édition de mars 1925, citait à la page 129 les chiffres nécessaires à la comparaison et, par conséquent, nous sommes à même d'établir cette comparaison entre la situation aux Etats-Unis et au Canada durant la période de janvier 1920 et janvier 1925 comme suit:

Indice canadien

Janvier 1920..	100
Janvier 1925..	83.9

Indice, Etats-Unis

Janvier 1920..	116.1
Janvier 1925..	90

Ce qui montre une différence de 66.1 en Canada et de 26.1 aux Etats-Unis; et ce n'est pas le ministre canadien du Travail, mais le secrétaire du Travail aux Etats-Unis, qui établit ces chiffres. Je connais cependant la subtilité toujours active de mon honorable ami et j'imagine qu'il contredira l'exactitude de cette comparaison parce que les chiffres que j'ai cités proviennent du tableau général de l'emploi dans les fabriques américaines de janvier 1914, à janvier 1925, tandis que le chiffre 83.9 pour le Canada porte sur tous les genres d'emploi. Concédons donc que mon honorable ami pourrait tirer parti de cette comparaison et ramenons-là à l'emploi dans les fabriques aux Etats-Unis et en Canada. Nous avons non seulement le tableau général préparé d'après les rapports de tous les employeurs, dont j'ai cité tout à l'heure l'indice, 83.9, mais nous avons une statistique et des indices pour chaque industrie. Au chapitre des manufactures, qui sert de base à la préparation des statistiques américaines, la comparaison pour 1924 et 1925 s'établit ainsi:

Etablissements industriels

	Canada	Etats-Unis
1924 Janvier	80.1	95.5
Février	84.9	96.6
Mars	86	96.4
Avril	86.5	94.5
Mai	87.7	90.8
Juin	88.4	87.9
Juillet	87.7	84.8
Août	86.2	85.0
Septembre	84.5	86.7
Octobre	85.7	87.9
Novembre	84.2	87.8
Décembre	82.0	89.4
1925 Janvier	75.5	90.0
Février	79.3	....
Mars	86.0	....

C'est encore un peu mieux, en janvier, qu'aux Etats-Unis. Et les honorables députés rappelleront que le chiffre 90. pour les Etats-Unis représente une diminution de 26.1, tandis que le chiffre 75.5 pour les industries canadiennes représente une diminution de 24.5.

Nous n'avons pas les chiffres correspondants des Etats-Unis pour les mois de février et mars.

M. STANSELL: Ces chiffres comprennent-ils la période de moindre emploi vers le temps de l'élection présidentielle?

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami remarquera que durant les mois de juillet et août derniers le chiffre indice aux Etats-Unis était moins élevé que celui du Canada, bien qu'au mois de janvier 1920, il fut plus élevé de 16.1. Les honorables députés comprennent que pour le moment je me borne à répondre au chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen) qui désirait savoir si l'indice dans l'industrie américaine avait varié d'un point. Ces chiffres démontrent clairement que le chômage a varié beaucoup plus aux Etats-Unis qu'en Canada.

En même temps que mon très honorable ami demandait ce renseignement, il citait aussi une statistique présumée préparée à Montréal relative au chômage dans cette ville. La *Patrie* du 15 janvier 1925 publiait à ce sujet un article de rédaction que je vais lire. L'on ne prétendra pas, je crois, que la *Patrie* est nettement sympathique au Gouvernement. L'on peut, ce me semble, admettre que cet article représente assez bien la situation à Montréal, le 15 janvier 1925. Je dirai, en passant que je ne me rappelle pas avoir jamais dit ce que l'on m'attribue dans cet écrit, mais cela n'a pas d'importance particulière. *La Patrie* disait:

Nous sommes actuellement, au point de vue de l'emploi, dans la pire période de l'hiver. Tous les travaux qu'interrompt la rude saison sont à l'heure présente suspendus, et comme la précipitation de neige a été jusqu'ici relativement minime, nous avons été privés du meilleur paliatif contre le chômage.

[L'hon. M. Murdock.]

Et pourtant, comme l'avait prévu la *Patrie* de l'automne, nous ne voyons toujours pas la pénurie d'emploi revêtir à Montréal le caractère d'une crise, comme il devait arriver, suivant les prévisions de l'honorable M. Murdock, ministre fédéral du Travail. Il y a évidemment un certain nombre de travailleurs qui ne trouvent en ce moment à s'occuper, comme c'est toujours le cas en toute saison dans une ville de l'importance de Montréal; mais ceux qui manquent d'emploi ne manquent pas de ressources ou sont efficacement secourus par notre organisation ordinaire d'assistance, et nous ne voyons pas, comme il y a quelques années, des troupes de sans travail faméliques aller se faire servir par la contrainte un repas dans les salles à manger publiques.

Nous avions annoncé, à l'automne, que la situation de l'emploi à Montréal, était normale ou même un peu meilleure qu'en 1923. Nous appuyions cette assertion sur des renseignements obtenus de la Société Saint-Vincent de Paul qui, à notre avis, sait toujours mieux que personne dans quelle position est la classe populaire en face des problèmes de la subsistance.

Ces renseignements que nous présentions comme dignes de créance sont aujourd'hui confirmés par le Bureau fédéral de la statistique. Un rapport officiel qui vient d'être publié, nous apprend en effet que l'emploi dans la province de Québec a été en 1924 un peu meilleur qu'en 1923. L'indice du statisticien, qui s'établissait à 95.2 en 1923, s'élève pour 1924 à 95.8. L'amélioration n'est pas considérable quand on considère que les pouvoirs publics prédisaient une aggravation de la précarité de l'emploi.

Ajoutons que, d'après la statistique officielle, les conditions de l'emploi ont été en 1924 meilleures dans la province de Québec que dans tout autre province du Dominion, à l'exception seulement de la Colombie-Anglaise.

Je n'approuve pas personnellement tout ce que dit cet article de rédaction. Je le cite à la Chambre comme l'opinion d'un journal important de la cité de Montréal et en contradiction de certains dires du chef de l'opposition.

A chaque occasion, nous trouvons certains messieurs qui nous déclarent que les conditions relatives au chômage sont de beaucoup meilleures aux Etats-Unis et ne peuvent se comparer à celles qui existent dans le Dominion du Canada. Voyons ce qui en est, et ce n'est pas la parole du ministre du Travail que je vais vous donner. Prenons l'opinion des autres. Prenons les faits, les statistiques et les analyses qui nous viennent de sources officielles et autres. J'ai ici une coupure du *New York Times*, numéro du 8 mars 1925, qui dit:

Les Etats-Unis occupent le troisième rang au point de vue du chômage; la Grande-Bretagne compte le plus grand nombre de sans-travail; vient ensuite l'Autriche, puis la France; la Finlande vient en dernier lieu.

Cette citation est tellement bonne qu'elle vaut la peine d'être inscrite au compte rendu. Ce n'est pas très long:

Les dernières données sur le chômage dans les divers pays indiquent que les Etats-Unis, où l'on a généralement l'impression qu'il y a du travail pour tous, occupent le troisième rang quant au nombre des sans-travail, l'Angleterre occupant le premier rang et l'Autriche le second.

Les chiffres obtenus du Moody's Investors' Service, division de l'étranger, indiquent que le nombre de sans-

travail des Etats-Unis s'élève à environ 20 par 1,000 habitants, tandis que ce nombre est de 26 en Grande-Bretagne et à peu près le même qu'aux Etats-Unis en Autriche. Dans ce dernier pays, le nombre total depuis le commencement de l'année a monté à 189,000, soit environ 29 par 1,000, mais vu les fluctuations dans le nombre des chômeurs, le chiffre 20 représente la moyenne pour les premiers mois de 1925.

Les moyennes les moins élevées se trouvent en France et en Finlande où, d'après les rapports, le chômage n'existe pratiquement pas. Des pays du centre de l'Europe, la Hongrie occupe le premier rang avec trois chômeurs environ par 1,000 habitants; elle est suivie par la Tchéco-Slovaquie et la Pologne qui comptent 5 et 6 chômeurs par 1,000, respectivement. En Allemagne, on comptait plus de sept chômeurs par 1,000 habitants au commencement de l'année. Le Danemark vient en tête des royaumes scandinaves avec plus de 8 par 1,000, tandis que la Suède compte moins de 3 par 1,000. Les chiffres relativement peu élevés que donne la Russie sont très intéressants, bien que les statisticiens ajoutent peu de foi à leur exactitude. Dans les pays de l'Europe occidentale, la Belgique fait bonne figure avec 2.39 par 1,000, tandis que les Pays-Bas atteignent 9.26 par 1,000. Le taux de la Suisse n'est que 2.42 par 1,000 tandis que l'Italie compte 3.36 pour 1,000.

Le tableau suivant indique le nombre des sans-travail dans les principaux pays au commencement de 1925, ainsi que la population de ces pays:

	Population approximative	Nombre des sans-travail	Taux par 1,000 de population
Autriche	6,500,000	130,000	20.00
Australie	5,800,000	32,708	5.64
Belgique	7,700,000	18,444	2.39
Canada	8,800,000	10,540	1.20
Tchéco-Slovaquie	13,600,000	73,006	5.37
Danemark	3,300,000	27,518	8.34
Finlande	3,400,000	1,803	.53
France	39,200,000	11,863	.30
Allemagne	59,900,000	436,450	7.29
Grande-Bretagne	44,700,000	1,158,000	25.91
Hongrie	8,000,000	26,020	3.25
Italie	40,000,000	134,719	3.36
Pays-Bas	7,100,000	65,740	9.26
Norvège	2,700,000	20,500	7.60
Pologne	27,200,000	155,245	5.71
Russie	132,000,000	1,300,000	9.85
Suède	6,000,000	17,344	2.89
Suisse	3,900,000	9,451	2.42
Etats-Unis	110,000,000	2,100,000	19.09

Mon honorable ami de Fort-William-et-Rainy-River, je n'en doute pas, va prendre note de ces derniers chiffres.

L'hon. M. MANION: Ces chiffres sont un dixième de ceux qu'il nous a déjà donnés. J'espère que ses autres données sont aussi exactes que celle-ci.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami semble se montrer déloyal à dessein. S'il consulte les débats, il verra que les citations dont il parle maintenant n'ont été données en Chambre qu'à titre de renseignements de journaux.

M. LADNER: Le ministre a-t-il dit que le nombre des sans-travail au Canada était de 10,000 ou de 100,000?

L'hon. M. MURDOCK: J'arrivais justement à ce point. Les nouvelles de journaux ne sont pas toujours sûres; par exemple, je n'accepte pas les chiffres du *New York Times* lorsqu'il place le nombre des sans-travail au Canada pendant cette période particulière à 10,540 seulement. Je dirai en passant que cet article était daté du 8 mars 1925 et, à mon sens, il ne serait pas juste, il serait vraiment inexact, de prétendre que c'était là le nombre des chômeurs au Canada à cette époque.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre croit-il qu'il vaille la peine de prendre le temps de la Chambre pour citer quelqu'un qui prétend que le nombre des chômeurs en Canada, à cette époque, n'était que de 10,000?

L'hon. M. MURDOCK: Je ne suppose pas que le très honorable député refusera à un humble député de ce côté-ci le droit de prendre le temps de la Chambre avec des questions qu'il juge suffisamment importantes. Mon très honorable ami est toujours prêt à intervenir et à prendre tout le temps qu'il veut, interrompant quand cela lui plaît, et s'il veut bien me permettre de me servir de mon propre jugement sous ce rapport, je crois que nous apprécierons tous sa courtoisie.

M. LADNER: Je désire un renseignement. Puis-je demander jusqu'à quel point le chômage existe en Canada d'après les rapports faits au département? Le ministre devrait probablement savoir ce qui en était dans ce temps-là.

L'hon. M. MURDOCK: Comme mon honorable ami le sait, on ne compile pas en Canada de rapports exacts et absolument certains nous permettant de dire d'une façon positive le nombre des sans-travail à cette époque.

M. LADNER: Mais approximativement?

L'hon. M. MURDOCK: Ni même approximativement. D'un autre côté, je ne crois pas qu'il soit exagéré d'admettre que, durant l'hiver dernier, à une certaine date, il y avait en Canada de quarante-cinq à cinquante mille personnes sans travail; je ne crois pas que ce chiffre dépasse la réalité. Mais si le nombre de nos sans-travail était comparable à celui admis par les Etats-Unis—et je prouverai dans quelques instants que cela est admis par les Etats-Unis—nous aurions dû avoir 200,000 chômeurs chez notre population de 8,780,000, en tenant compte de la proportion des sans-travail de l'autre côté de la frontière.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui donc, aux Etats-Unis, admet qu'il y avait deux millions de sans-travail là-bas? Est-ce le même journal?

L'hon. M. MURDOCK: Ces chiffres viennent de différentes sources de renseignements. Je vais essayer de donner satisfaction à mon très honorable ami s'il veut bien prendre patience.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne répond jamais à une question; il se contente de sourire et de tourner autour de la question. A quoi bon donner, sur la situation aux Etats-Unis, des citations du même journal qui publie tant de sornettes sur le Canada?

L'hon. M. MURDOCK: Nous allons citer autre chose que des journaux avant d'aller plus loin. Cet article du *New York Times* a été commenté par le *Regina Leader* le 21 mars. Je ne lirai pas tout cet éditorial, mais il y a un passage qui me frappe, comme il frappera, je crois, les honorables députés siégeant en face de moi et aussi ceux siégeant à leur gauche. J'espère que mon très honorable ami prêtera attention à ceci:

En fait de nouvelles, le *New York Times* est le journal le plus modéré et le mieux dirigé des Etats-Unis; pour cette raison, les renseignements qu'il publie sur le chômage et les faillites commerciales peuvent être tenus pour exacts. Ces renseignements ne prouvent pas que tout ce qu'il faut pour la prospérité d'un pays, c'est un tarif protectionniste élevé. Le tarif actuellement en vigueur aux Etats-Unis est le plus élevé qu'il y ait eu dans l'histoire de ce pays; et cependant les Etats-Unis sont le troisième sur la liste des pays classés sous le rapport du chômage, et ses faillites commerciales ne dénotent pas dans les affaires l'amélioration que plusieurs espéraient.

Je donne cela à mes honorables ami pour ce que cela vaut.

Nous constatons souvent que les organisations ouvrières s'intéressent au chômage, et les honorables députés d'en face manifestent un grand souci au sujet du bien-être et de la prospérité, présente et future, de la classe ouvrière. Ils prétendent toujours que c'est pour leurs amis les ouvriers qu'ils réclament un tarif protectionniste élevé, qui permettrait de donner à ces derniers des gages raisonnables.

Voici quelques citations de divers journaux ouvriers relativement au chômage. Voici ce que dit le *Cleveland Federationist* du 19 février 1925:

Le département du Travail de l'Etat de l'Illinois annonce que le mois d'octobre de 1924 a été le pire mois d'octobre qu'il y ait eu depuis quatre ans. Des milliers de gens ont été sans emploi durant l'été et l'automne et, d'après les renseignements recueillis en octobre par le service gratuit de placement, il y avait moins d'ouvrage dans les manufactures de l'Illinois qu'il n'y en avait en moyenne en 1922.

Voici ce que l'on voit dans les rapports des organisateurs de la "American Federation of Labour" publiés dans le numéro de janvier

[Le très hon. M. Meighen.]

du *American Federationist,* au sujet de la situation dans l'Illinois:

John A. Cooley, Eldorado. On a fermé une mine, privant de travail 350 hommes.

Henry D. Felix, Litchfield. La American Radiator Company ne fait fonctionner ses usines que la moitié du temps et elle a congédié 450 ouvriers.

Thomas Murphy, Murphysboro. Dans cette région, la mine n° 9, employant 185 hommes, a été abandonnée. Il y a beaucoup de chômage chez les ouvriers et les temps sont très durs.

On lit dans la *Labour Review,* de Portsmouth (Ohio), numéro du 21 février 1925:

Les manœuvres en bâtiment qui cherchent un emploi devraient s'éloigner de la Californie, particulièrement de San Francisco et des environs, où il y a beaucoup plus de manœuvres en bâtiment qu'on n'en a besoin, selon un rapport officiel publié par les fonctionnaires du "State Building Trades Council" de la Califonie.

Le *Trades Union News,* de Philadelphie (Penn.), numéro du 19 février 1925, dit:

Le chômage a été si grave au cours des quelques dernières semaines, à Camden (New Jersey), que le maire King a cru à propos de convoquer une conférence dans le but de trouver les mesures propres à remédier à cet état de choses... "La situation déplorable en ce qui concerne le chômage à Camden est grave", déclara le commissaire Staley. "On ne se sent plus de pitié à la vue de tant d'hommes incapables de trouver un emploi. L'assistance publique a épuisé ses crédits de l'année, et presque tous les hommes qui demandent des aliments ou du charbon ne sont pas de ceux qui sollicitent habituellement l'aumône..." Plus de 600 hommes ont récemment, en une seule journée, demandé un emploi au bureau de placement de l'assistance publique de Camden.

Le *Labour Advocate,* de Nashville, (Tennessee), numéro du 20 mars 1925, dit:

Il y a encore un excédent de main-d'œuvre dans l'industrie de l'automobile et les industries connexes de l'Ohio, et l'état de l'industrie minière est au-dessous de la normale, mais celui des métiers du bâtiment et des aciéries s'améliore, selon un rapport publié par le bureau de placement du ministère du Travail des Etats-Unis.

Le *Union Advocate,* de Saint-Paul (Minnesota), numéro du 1er janvier 1925, écrit:

Sur 15,544 solliciteurs d'emplois qui se sont adressés à la succursale de Cleveland du bureau de placement de l'Etat, en novembre 1924, 4,724 obtinrent du travail.

Les rapports qui suivent, publiés par les organisateurs de la fédération américaine du Travail, dans le numéro de janvier 1925 de l'*American Federationist,* au sujet de l'état des affaires en divers endroits de l'état de l'Ohio, démontrent:

C. H. Grabham, Byseville. Les mines de cet endroit sont encombrées et plus de la moitié d'entre elles ont cessé leurs opérations.

John F. Bunce, Findlay. L'état des affaires ne s'est aucunement amélioré en cette région. La Adam Axle Company a congédié 200 ouvriers, et la compagnie Ditcher, 30.

Dan. W. Wallace, Gloucester. On a congédié 21 employés du département des chemins du comté et de l'Etat.

Stanley Ogg, Hamilton (Ohio). Plusieurs ouvriers en métaux ont perdu leur emploi, et quelques-uns ont

été engagés à l'usine Ford. Les fonderies ne travaillent que par interruption avec un personnel restreint.

Le *Union Advocate*, de Saint-Paul (Minnesota), numéro du 26 février 1925, écrit:

Le commissaire du travail de l'Etat rapporte une diminution dans l'emploi de la main-d'œuvre, dans les usines de l'état de New-York, laquelle n'est pas due entièrement à la morte saison. La proportion des ouvriers qui ont un emploi est encore de 7½ p. 100 au-dessous de ce qu'elle était en janvier 1924 et de 10 p. 100 au-dessous des chiffres de janvier 1923. Cela veut dire que près de 120,000 ouvriers, qui avaient un emploi en janvier 1923, chôment aujourd'hui.

Le *Union Advocate*, de Saint-Paul, dans son numéro du 19 février 1925, dit:

Le chômage est l'indice d'un état lamentable des affaires. La prospérité qui, espérait-on, devait suivre l'élection d'un président républicain, ne s'est pas produite. La situation des ouvriers de Saint-Paul est précaire. Des milliers d'ouvriers en bâtiment et d'autres chôment, et les marchands se plaignent de l'état des affaires.

Les rentrées sont difficiles, et les marchands doivent faire crédit aux ouvriers sans travail, pour la nourriture et autres objets essentiels à la vie. L'opinion générale est que l'état des affaires a décliné depuis les élections, et l'on remarque de la déception et du ressentiment.

Les promesses qu'on avait faites que le succès du candidat républicain serait le signal d'une prospérité très sensible et stable avaient porté plusieurs personnes à attendre de grandes choses et elles se demandent maintenant quand et où la prospérité se produira.

Voici un passage d'un rapport du vice-président général A. O. Anderson de la fraternité internationale des Forgerons, publié dans le *Blacksmiths' Journal*, de janvier 1925:

Dans le Nord-Ouest, que la confiance soit rétablie ou non, je ne puis le dire: néanmoins, il y a un nombre extraordinairement considérable de sans-travail, et probablement un grand nombre de ces mêmes hommes avaient fait tout en leur pouvoir pour aider à l'élection de Coolidge et de sa clique, qui attendent le rétablissement de cet esprit de sécurité pour trouver un emploi quelconque, lequel leur permettra de se munir contre le besoin pendant l'hiver. Mais, au lieu d'engager de nouveaux employés dans les usines, on réduit les personnels tous les jours, de sorte qu'il y a très peu d'espoir d'amélioration.

Je pourrais citer une foule d'autres rapports sur le même sujet; mais je veux arriver rapidement à un article qui devrait être consigné au hansard, me semble-t-il, car il indique les vues d'au moins un certain nombre de travailleurs américains quant au tarif et à ses vertus de panacée:

Quelques balivernes sur le tarif—le discours du sénateur W. M. Butler en fait connaître les exhalaisons pestilentielles.

William M. Butler est le sénateur des Etats-Unis pour le Massachusetts. Il est aussi président d'un certain nombre de compagnies et directeur de plusieurs autres, y compris des filatures. Le sénateur Butler a récemment prononcé un discours devant le Boston Chapter, Inc., de l'American Institute of Banking, et voici les paroles qu'il a prononcées à cette occasion, selon les comptes rendus qui ont été publiés du discours:

Et cela ressemble beaucoup aux discours que nous entendons parfois venant de l'autre côté de la Chambre:

"Afin que l'ouvrier américain puisse conserver les salaires et les conditions de vie particuliers aux Etats-Unis, il nous faut maintenir le tarif protecteur des Etats-Unis. Cette politique tarifaire a assuré notre progrès et notre prospérité, et tout autre politique serait destructrice."

Dans le Massachusetts, où le sénateur Butler est si vivement intéressé dans l'industrie et (peut-être) au bien-être des ouvriers, des milliers de travailleurs des filatures n'ont reçu depuis des mois aucun salaire—que ce soit un salaire particulier aux Etats-Unis ou un autre,—car les usines ont fermé leurs portes.

Des renseignements pris à des sources dignes de foi indiquent que plusieurs filatures ont fermé leurs portes et que celles qui fonctionnent ne le font qu'irrégulièrement. Les ouvriers de filatures, quand ils liront le discours du sénateur Butler, penseront certainement, comme on le fait remarquer dans un article de rédaction de l'*Indianapolis News*, "qu'il a une odeur repoussante et nauséabonde".

Jetons maintenant le regard ailleurs. Voici un volume publié à New-York, en 1925, par la National Industrial Conference Board. Il a pour titre: "Salaires et heures de travail dans les industries américaines". Le très honorable chef de l'opposition, s'il pense que l'on pouvait logiquement comparer les Etats-Unis avec le Canada, en 1924, quant aux conditions industrielles, trouvera tous les renseignements dans ce volume. Ce livre, s'il le lit avec attention, lui montrera que nous étions bien au Canada en comparaison de ce qui se passait aux Etats-Unis. Mais au cas où mon très honorable ami ne prendrait pas la peine de le lire je vais en citer quelques extraits. Je cueille le premier à la page 39 et il est intitulé: "Tendance générale de 1914 à 1924". Et voici ce qu'on y lit:

Au printemps de 1923, dans quelques industries, entre autres celle de l'automobile, l'activité était intense et dépassait tous les records. Les industries textiles et métallurgiques étaient aussi très actives et à la vérité l'état de choses régnant à peu près dans toutes les industries étant des plus satisfaisants.

Entre mars et mai, 1923, il se fit un mouvement général pour faire élever les salaires et une hausse s'élevant de 10 à 12 p. 100 fut générale. Les gains hebdomadaires répondirent immédiatement à des gains à l'heure plus considérables et avec une activité continue, et même dans certains cas, avec du travail supplémentaire; la tendance fut à la hausse jusque vers le milieu de l'année.

C'était en 1923. Passons maintenant à la page 40 du même volume:

En juillet, 1924, le travail a diminué d'environ 24 p. 100 de ce qu'il était en juillet dernier. Les heures de travail furent à peu près ce qu'elles étaient en 1921 et les gains hebdomadaires furent beaucoup plus bas qu'en 1923.

Je cite un autre extrait de la page 59, du même ouvrage:

Il s'est produit, en août, un changement remarquable. . .

C'était en 1924.

quand la tendance à la baisse amena une augmentation de 2.4 p. 100 ce fut la plus prononcée, vu que le mois d'août est d'ordinaire au point de vue industriel, un mois plutôt calme, à cause de la mi-saison.

La tendance à la hausse s'est continuée en septembre avec un autre gain de 1.9 p. 100, portant le pourcentage du travail à 28 p. 100 plus bas que le maximum de 1920 et à 20 p. 100 plus bas qu'en 1923, mais 4.4 p. 100 plus élevé qu'en juillet 1924.

Nous en arrivons maintenant à l'industrie métallurgique aux Etats-Unis. On lit à la page 83:

Au commencement de 1924 l'industrie métallurgique a joui d'un regain d'activité. Ceci est mieux démontré par une plus grande reprise du travail, accusant une augmentation de 19 p. 100 entre décembre 1923 et mars 1924. Mais cette brève reprise fut suivie d'une réaction qui ne tarda pas à se produire jusqu'en juillet, alors qu'il n'y avait guère plus de la moitié d'ouvriers au travail qu'en juin 1920 et 25 p. 100 de moins qu'en mars 1924. En août, il y eut une avance qui s'accentua en septembre portant le pourcentage du travail à 61.7 p. 100 du total de 1920.

Passons à l'industrie textile:

Des cinq industries du groupe des textiles, celle du coton, dans le nord, eut à surmonter les plus grandes difficultés. La faible récolte de coton a fait monter les prix à un degré tel qu'en raison des salaires existants, les manufacturiers se trouvèrent pratiquement dans l'impossibilité de vendre aux prix courants. Il s'ensuit qu'il fallut graduellement diminuer les heures de travail jusqu'au point de fermer les fabriques des semaines durant. Entre juillet 1923 et juillet 1924, le pourcentage du travail est tombé de 33 p. 100 et celui des heures de travail par semaine a tombé de 46.1 p. 100 à 40.0.

C'est un autre exemple, monsieur l'Orateur, de l'état de choses si exceptionnellement bon qu'on prétendait régner aux Etats-Unis.

Qu'on me permette maintenant de comparer les prix de détails de la nourriture au Canada avec ceux des Etats-Unis et d'autres pays. Chaque fois qu'elle en a eu l'occasion l'opposition nous a fait un dure reproche de n'avoir jamais rien fait pour diminuer le coût de la vie. Voyons donc ce que nous avons fait sous ce rapport; faisons encore la comparaison avec ce qui s'est fait ailleurs. Voici le *Monthly Labour Review* l'organe officiel du département du Travail des Etats-Unis; aux pages 46 et 47 j'y trouve un état comparatif des changements dans les prix de détail, donnant l'indice des prix de détail aux Etats-Unis et dans d'autres pays. On compte là dix-neuf pays et le Canada semble être le deuxième quant aux meilleures conditions existantes. Si on ne fait pas d'objection, monsieur l'Orateur, je crois qu'il est à propos de consigner cet état comparatif au hansard pour montrer que le Canada est, au moins, en aussi bonne posture que la plupart des autres pays quant aux prix de détail pour la nourriture.

Voici ce qu'on écrit:

Etat comparatif du mouvement des prix de détail aux Etats-Unis et dans d'autres pays étrangers

Les principaux indices des prix de détail publiés par les pays étrangers ont été rassemblés avec ceux de cet office dans le tableau ci-dessous après avoir été ramenés, dans la plupart des cas, à une base commune, c'est-à-dire aux prix de 1914, représentés par 100. On a préféré cette base au lieu de la moyenne de 1913, dont on se sert pour d'autres tableaux d'indices, parce qu'on n'a pu se procurer de renseignements satisfaisants pour 1913. Plusieurs des pays désignés dans ce tableau publient maintenant indices des prix de détail en prenant juillet 1914 pour base. Dans ces cas les indices sont alors donnés tels qu'ils ont été publiés. Quant à d'autres pays, indices ont été obtenus en divisant l'indice de chaque mois désigné au tableau par l'indice de juillet 1914, ou par celui qui fut publié à peu près dans ce temps-là. Comme on peut s'en rendre compte, le nombre des articles visés par les indices des divers pays diffère sensiblement.

Il ne faut donc pas tenir ces résultats comme susceptibles d'une comparaison rigoureuse. De plus, dans certains cas, les chiffres ne sont pas absolument comparables de mois à mois pour la période entière, à cause de légers changements dans la liste des denrées et des localités inscrites à diverses dates.

INDICES DES PRIX DE DETAIL DANS LES ETATS-UNIS ET AUTRES PAYS

	Etats-Unis	Canada	Autriche (Vienne)	Belgique	Tchéco-slovaquie	Danemark	Finlande	France (excepté Paris)	France (Paris)
Nombre de localités	51	60	1	59	22	100	21	320	1
Denrées concernées	43 Denrées alimentaires	29 Denrées alimentaires	16 Denrées alimentaires	56 Denrées alimentaires, etc.	23 (17 denrées alimentaires)	Denrées alimentaires	36 Denrées alimentaires	13 (11 denrées alimentaires)	13 (11 denrées alimentaires)
Agence statistique	Bureau des statistiques ouvrières	Département du Travail	Commission de parité	Ministère de l'industrie et du Travail	Bureau des statistiques	Bureau des statistiques du gouv.	Bureau central des statistiques	Ministère du Travail	Ministère du Travail
Base=100	Juillet 1914	Juillet 1914	Juillet 1914-1	Avril 1914	Juillet 1914	Juillet 1914	Janv.-juin 1914	Août 1914	Juillet 1914
Mois									
1921									
Janv.	169	195	.....	450	1628	276	1205	.....	410
Fév.	155	190	.....	434	1454	.....	1138	429	382
Mars	153	178	.....	411	1362	.....	1169	.....	359
Avril	149	171	.....	399	1366	.....	1145	.....	328
Mai	142	165	.....	389	1371	.....	1147	363	317
Juin	141	150	.....	384	1388	.....	1188	.....	312
Juillet	145	148	.....	379	1303	236	1323	.....	306
Août	152	154	.....	384	1351	.....	1369	350	317
Sept.	150	159	.....	386	1428	.....	1404	.....	329
Oct.	150	155	.....	391	1463	.....	1401	.....	331
Nov.	149	149	.....	394	1484	.....	1324	348	32
Déc.	147	148	579	393	1475	.....	1230	.....	323
1922									
Janv.	139	149	748	387	1467	197	1151	.....	319
Fév.	139	143	871	380	1461	.....	1145	323	307
Mars	136	142	904	371	1414	.....	1124	.....	294
Avril	136	138	1043	367	4115	.....	1127	.....	304
Mai	136	138	1374	365	1444	.....	1132	315	317
Juin	138	137	2421	366	1475	.....	1139	.....	307
Juillet	139	138	3282	376	1430	184	1144	.....	297
Août	136	141	7224	366	1290	.....	1165	312	289
Sept.	137	139	13531	371	1105	.....	1166	.....	292
Oct.	140	138	11822	376	1016	.....	1157	.....	290
Nov.	142	139	11145	384	984	.....	1140	314	297
Déc.	144	140	10519	384	961	.....	1122	.....	305
1923									
Janv.	141	142	10717	383	941	180	1108	.....	309
Fév.	139	142	10784	397	934	.....	1103	331	316
Mars	139	145	11637	308	926	.....	1096	.....	321
Avril	140	143	12935	409	927	.....	1047	.....	320
Mai	140	140	13910	413	928	.....	1016	337	325
Juin	141	138	14132	419	933	.....	1004	.....	331
Juillet	144	137	12911	429	921	188	1003	.....	321
Août	143	142	12335	439	892	.....	1087	349	328
Sept.	146	141	12509	453	903	.....	1103	.....	339
Oct.	117	144	12636	458	901	.....	1140	.....	349
Nov.	148	144	12647	463	898	.....	1133	373	355
Déc.	147	145	12860	470	909	.....	1112	.....	365
1924									
Janv.	146	145	13527	480	917	194	1089	.....	376
Fév.	144	145	13821	495	917	.....	1070	399	384
Mars	141	143	13930	510	908	.....	1067	.....	392
Avril	138	137	13838	498	907	.....	1035	.....	380
Mai	138	133	14169	485	916	.....	1037	393	378
Juin	139	133	14457	492	923	.....	1040	.....	370
Juillet	140	135	14362	493	909	200	1052	.....	360
Août	141	137	15652	498	897	.....	1125	399	366
Sept.	144	139	15623	503	908	.....	1125	.....	374

INDICES DES PRIX DE DÉTAIL DANS LES ÉTATS-UNIS ET AUTRES PAYS—*Fin*

Pays	Italie	Hollande	Norvège	Suède	Suisse	Royaume-Uni	Sud-Africain	Indes (Bombay)	Australie	Nlle Zélande
Nombre de localités	47	6	31	49	33	600	9	1	30	25
Denrées concernées	21 denrées alimentaires	29 (27 denrées alimentaires)	Denrées alimentaires	40 (denrées alimentaires etc.)	Denrées alimentaires	21 denrées alimentaires	18 denrées alimentaires	17 denrées alimentaires	46 denrées alimentaires	59 denrées alimentaires
Agence statistique	Ministère de l'économie nationale	Bureau central de la statistique	Bureau central de la statistique	Bureau d'économie sociale	Office du travail	Ministère du travail	Bureau du recensement et de la statistique	Office du travail	Bureau du recensement et de la statistique	Bureau du recensement et de la statistique
Base=100	1913	Janvier-Juin 1914	Juillet 1914	Juillet 1914	Juin 1914	Juillet 1914	1914	Juillet 1914	Juillet 1914	Juillet 1914
Mois										
1921										
Janvier	542	209	334	283	229	278	.....	163	186	178
Février	540	189	308	262	225	263	166	156	184	175
Mars	556	183	299	253	221	249	.....	154	181	169
Avril	564	179	300	248	217	238	.....	154	173	169
Mai	544	173	292	237	209	232	151	162	168	167
Juin	509	170	290	234	208	218	.....	169	165	166
Juillet	501	170	292	232	205	220	.....	174	161	164
Août	534	171	297	234	205	226	136	177	158	163
Septembre	542	176	290	228	203	225	.....	183	154	161
Octobre	581	173	228	218	199	210	.....	180	149	156
Novembre	584	172	281	211	192	200	128	179	146	152
Déembre	585	169	268	202	189	195	.....	176	143	150
1922										
Janvier	577	165	257	190	185	185	121	169	142	147
Février	560	164	245	189	173	179	119	160	140	145
Mars	546	164	238	185	162	177	119	161	141	141
Avril	524	163	234	182	159	173	121	157	143	144
Mai	531	159	230	178	152	172	120	158	146	145
Juin	530	158	227	179	153	.17	118	158	146	143
Juillet	527	157	233	179	157	180	116	160	148	144
Août	531	155	232	181	152	175	116	159	149	141
Septembre	537	154	228	180	153	172	117	161	149	139
Octobre	555	149	220	178	153	172	119	158	146	139
Novembre	562	146	216	170	155	176	120	155	145	139
Décembre	557	147	215	168	155	178	118	157	146	138
1923										
Janvier	542	148	214	166	155	175	117	151	145	139
Février	527	149	214	165	154	173	117	150	144	140
Mars	524	149	214	166	156	171	117	149	145	141
Avril	530	149	212	163	158	168	117	150	152	142
Mai	535	147	214	161	161	162	117	148	156	143
Juin	532	145	213	161	165	160	118	146	162	142
Juillet	518	145	218	160	164	162	116	148	154	142
Août	512	143	220	161	162	165	115	149	165	143
Septembre	514	142	218	165	163	168	115	149	161	145
Octobre	517	145	217	165	162	172	117	147	157	146
Novembre	526	149	221	164	166	173	120	147	157	147
Décembre	528	149	226	164	167	176	118	152	156	147
1924										
Janvier	527	150	230	163	168	175	120	154	155	150
Février	529	151	234	162	167	177	122	151	153	149
Mars	523	152	241	162	167	176	122	147	152	150
Avril	527	152	240	159	165	157	123	143	150	150
Mai	530	151	241	159	165	163	122	143	151	150
Juin	.....	151	240	158	168	160	120	147	149	150
Juillet	.....	150	248	159	168	162	117	151	148	149
Août	.....	150	257	163	166	164	117	156	147	146
eptembre	.....	152	261	165	166	166	117	156	146	145

[L'hon. M. Murdock.]

De plus, aux pages 50 et 51, nous avons les indices du coût de l'existence dans divers pays, de 1914 à 1925 et ils indiquent encore une fois, semble-t-il, que le Canada se trouve dans une situation assez favorable; il n'y a que l'Union Sud-africaine et un autre pays, je crois, qui sont quelque peu en meilleure posture. Je désire que ces chiffres soient consignés dans les colonnes du hansard afin que les honorables membres bénéficient de la comparaison du coût de l'existance au Canada par rapport aux autres pays. Voici le tableau en question:

INDICES DU COÛT DE L'EXISTENCE DANS

[A=Aliments; B=Combustile et éclairage;

Année et mois	Bulgarie (12 localités) A, B,	Australie (30 localités) A, B, D	Nouvelle-Zélande (25 localités) A, B, D	Canada (60 localités) A, B, C, D, E	Etats-Unis (32 cités) A, B, C, D, E	Allemagne (71 localités) A, B, C, D	Egypte (Caire) A. C, D, E,	Hongrie A, B, C, D, E,	Belgique (59-61 localités) A, B, C, E,	France (Paris) A, B, C, E,	Italie (Milan) A, B, C, D, E
	Moyenne 1901–1910=100	1911 =100	Moyenne 1909–1913=100	1913=100		Moyenne oct., 1913, jan., avril et juin 1914=1	Moyenne jan., 1913 à juillet 1914=100	Moyenne 1913–1914=100[3]	Avril 1914=100	Premier semestre 1914=100	
1914	.....	111	.....	[4] 169	[4] 103	.....	[2] 100	[4] 121	.....	.....	.....
1915	.....	126	.....	[4] 104	[4] 105	.....	[2] 100	[4] 190	.....	.....	.....
1916	.....	130	.....	[4] 118	[4] 118	.....	[2] 118	[4] 278	.....	.....	.....
1917	.....	129	.....	[4] 143	[4] 142	.....	[2] 157	[4] 487	.....	.....	.....
1918	.....	134	.....	[4] 161	[4] 174	.....	[4] 184	[4] 858	.....	.....	[5] 286
1919	.....	148	[5] 137	[4] 179	[4] 199	.....	[2] 201	[4] 2435	.....	[9] 238	[5] 280
1920	.....	175	[5] 155	[4] 192	[4] 200	11	[2] 237	[4] 4696	453	[9] 341	[5] 441
1921	1612	167	[5] 163	[4] 161	[4] 174	13	[2] 189	[4] 6072	379	[11] 307	[5] 501
1922	[12] 2434	156	149	[4] 149	[4] 170	150	[2] 167	[4] 25624	374	[11] 296	494
1923	[10] 2631	168	151	[13] 150	[11] 173	[15] 317945	162	[4] 502292	428	[11] 334	494
1924:											
Janvier	.....	}	156	[13] 151	.....	[15] 1100000	[2] 159	[2] 597420	480	}	510
Février	.....	167	157	[13] 151	.....	[15] 1040000	[2] 158	[2] 1008182	495	365	517
Mars	.....	}	158	[13] 150	170	[15] 1070000	[2] 150	[2] 1332613	510	}	521
Avril	.....	.....	}	[13] 147	.....	[15] 1120000	[2] 157	[2] 1339454	498	}	522
Mai	.....	.....	[16] 158	[13] 144	.....	[15] 1150000	[2] 157	[2] 1527075	485	366	518
Juin	.....	.....	}	[13] 144	169	[15] 1120000	[2] 157	[2] 1595300	492	}	518
Juillet	.....	.....	.....	[13] 145	.....	[15] 1160000	[2] 158	[2] 1635900	493	.....	512
Août	.....	.....	.....	[13] 147	.....	[15] 1140000	.....	[2] 1627300	498	.....	512
Septembre	.....	.....	.....	[13] 147	171	[15] 1160000	.....	.....	503	.....	516
Octobre	.....	.....	.....	[13] 147	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

[1] De la Gazette du ministère du Travail, Londres.
[2] De la Revue Internationale du Travail, Genève.
[3] 1913=100 pour juin, 1923 et les mois suivants.
[4] Décembre.
[5] Juillet.
[6] Juin-Juillet.
[7] Mai-juillet.

DIVERS PAYS, 1914 A 1924

C=Vêtement; D=Loyers; E=Articles divers

Grèce (101 localités) A, B, E	Espagne (Madrid)[2] A, B, E	Union sud-africaine (9 localités) A, B, D		Suisse (33 localités) A, B, C	Autriche (Vienne) A, B, C, D	Tchécoslovaquie A, B,	Danemark (100+ localités) A, B, C, D, E	Finlande (21 localités) A, B, C, D, E	Royaume-Uni (620 localités) A, B, C, D, E	Indes (Bombay) A, B, C,D	Irlande A, B, C, E	Norvège (31 localités) A, B, C, D, E	Suède (40 localités) A, B, C, D, E	Pays-Bas	
														La Haye A, B, C, D, E	Amsterdam, A, B, C, D, E
1914=100		1910 = 100	1914 = 100	Juin, 1914= 100	Juillet, 1914=100									Déc., 1920= 100	Mars 1920= 100
100	[5] 100	109	.....	.....	.....	.....	[5] 100	.....	[5] 100	.....	.....	.....	.....	.....	.....
119	[5] 108	113	.....	.....	.....	.....	[5] 116	.....	[5] 125	.....	.....	[6] 117	.....	.....	.....
159	[5] 115	116	.....	.....	.....	.....	[5] 136	.....	[5] 148	.....	.....	[6] 147	[4] 139	.....	.....
264	[5] 121	125	.....	.....	.....	.....	[5] 155	.....	[5] 180	.....	.....	[7] 190	[8] 166	.....	.....
360	[5] 146	129	.....	.....	.....	.....	[5] 182	.....	[5] 203	.....	.....	[6] 253	[5] 219	.....	.....
324	[5] 168	138	.....	.....	.....	.....	[5] 211	.....	[5] 208	[5] 186	.....	[10] 275	[5] 257	.....	.....
346	[5] 188	170	155	.....	.....	.....	[5] 262	[5] 911	[5] 252	[5] 190	.....	[10] 302	[5] 370	.....	[10] 102
412	[5] 182	149	137	213	[8] 9800	1423	[5] 237	[5] 1139	[5] 219	[5] 177	.....	[10] 302	[5] 236	[10] 95	[10] 97
602	181	132	121	165	461500	1289	[5] 199	[5] 1118	181	[5] 165	[10] 185	253	198	85	86
1216	177	131	120	165	1072675	918	[5] 204	1127	174	154	164	237	178	81	82
.....	178	133	122	}	1174000	917	209	1138	179	158	188	.....	176	.....	.....
.....	190	135	123	} 170	1194000	917	.....	1126	178	156	.....	.....	.....	.....	.....
.....	180	135	124	}	1199600	908	.....	1123	173	153	.....	249	.....	84	84
.....	195	135	124	}	1197300	907	.....	1100	171	[1] 150	178	.....	173	.....	.....
.....	180	[13]35	124	} 169	1220900	916	.....	1199	169	150	.....	.....	.....	.....	.....
.....	186	134	122	}	1244200	923	.....	1125	170	153	.....	251	.....	83	81
.....	182	132	120	}	1239100	909	214	1132	171	156	[5] 183	.....	171	.....	.....
.....	180	132	121	} 169	1314200	897	.....	1176	172	160	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	132	121	}	1316200	908	.....	1177	176	160	.....	260	.....	82	83
.....	.....	.....	.....	.....	1330700	916	.....	1197	180	.....	.....	.....	174	.....	.....

[8] Septembre.
[9] Premier trimestre.
[10] Juin.
[11] Second trimestre.
[12] Moyenne, janvier à octobre.
[13] Non compris l'habillement ou divers articles.
[14] Janvier à juin.
[15] Million.
[16] Ne comprend que la nourriture et le loyer.

On nous a beaucoup parlé du nombre de Canadiens qui se sont établis aux Etats-Unis depuis quelques années. Je me suis souvent dit que les honorables députés de l'opposition, —de toute la Chambre même,—n'ont pas scruté la situation d'assez près pour déterminer les causes véritables de cette émigration d'ouvriers canadiens aux Etats-Unis. Voilà quelques années le gouvernement américain inaugura un régime limitant à une proportion déterminée le nombre d'immigrants admis d'un pays donné; en conséquence lorsque survint une époque d'activité extraordinaire, au commencement de 1923 surtout, l'industrie américaine manquait de bras et des Canadiens, par leurs amis aux Etats-Unis, reçurent de belles offres d'emploi là-bas. Un nouvel aspect de la situation américaine en ce qui concerne l'immigration, résulte de la venue aux Etats-Unis de gens du Mexique. Je demande la permission, monsieur l'Orateur, de faire insérer au compte rendu un état mensuel des immigrants admis aux Etats-Unis, du Canada, de Terre-Neuve et du Mexique au cours des deux années terminées le 31 décembre 1924. Le voici:

Etat mensuel des immigrants étrangers admis aux Etats-Unis, du Canada, de Terre-Neuve et du Mexique pendant les deux années terminées le 31 décembre 1924

	Pays du dernier domicile permanent		
Pendant 1923—	*Canada	Mexique	Terre-Neuve
Janvier	7,995	3,238	
Février	7,405	5,506	
Mars	8,857	7,508	
Avril	16,427	7,097	
Mai	18,912	8,258	
Juin	19,157	8,248	
Juillet	16,184	9,110	
Août	16,396	9,322	
Septembre	16,657	8,097	
Octobre	15,858	6,131	
Novembre	20,962	4,925	
Décembre	17,559	4,184	
Total	182,369	81,624	
Pendant 1924—			
Janvier	15,598	4,920	
Février	14,092	6,461	
Mars	13,474	12,954	
Avril	17,517	10,696	
Mai	17,216	7,587	
Juin	19,177	4,949	
Juillet	7,768	2,001	46
Août	10,154	2,385	87
Septembre	9,905	2,325	174
Octobre	10,143	1,870	236
Novembre	12,321	1,631	281
Décembre	11,733	1,489	259
Total	159,098	59,268	1,083

*Avant le mois de juillet 1924, le Canada et Terre-Neuve étaient pris ensemble.

Ces chiffres font voir qu'en 1923, 182,369 Canadiens et 81,000 Mexicains ont émigré aux Etats-Unis; et en 1924, 159,098 Canadiens et 59,268 Mexicains. Mais il y a l'autre côté: il s'en faut de beaucoup que tous ces Canadiens se soient établis en permanence aux Etats-Unis. Nombre d'entre eux y ont pris un emploi, comptant revenir au Canada le plus tôt possible. J'ai ici un rapport indiquant le nombre des Canadiens revenus des Etats-Unis, après une absence de six mois ou plus, pendant les onze mois terminés le 28 février 1925; et je demande la permission de le faire insérer au compte rendu:

[L'hon. M. Murdock.]

Etat des Canadiens revenus des Etats-Unis après une absence de six mois ou plus, pendant les onze mois terminés le 28 février 1925

	Citoyens Canadiens de naissance	Sujets britanniques ayant acquis domicile au Canada	Citoyens canadiens naturalisés	Total
Avril	3,608	289	190	4,087
Mai	4,170	505	261	4,936
Juin	3,962	447	311	4,720
Juillet	4,426	405	296	5,127
Août	4,023	552	416	4,991
Septembre	2,952	434	239	3,625
Octobre	2,844	394	242	3,480
Novembre	2,614	357	215	3,186
Décembre	2,618	353	194	3,165
Janvier	1,395	199	121	1,715
Février	1,641	239	132	2,012
Total	34,253	4,174	2,617	41,044

J'ai aussi un état des Canadiens revenus des Etats-Unis avant six mois; chacun d'entre eux a payé la capitation de $8 lors de son entrée à la république voisine et ce montant lui a été remis à son retour. Le voici:

Pendant	1923	1924
Janvier	2,839	3,614
Février	2,927	2,839
Mars	3,473	5,503
Avril	3,749	5,813
Mai	4,418	5,888
Juin	4,384	5,030
Juillet	3,397	3,803
Août	3,376	3,272
Septembre	2,626	2,218
Octobre	3,150	1,610
Novembre	3,843	1,693
Décembre	5,250	2,033
Total	43,432	43,316

Ces chiffres, fort intéressants, montrent qu'en 1923, 43,432 Canadiens sont revenus des Etats-Unis, après un séjour de moins de six mois et ont été remboursés de la capitation de $8 qu'ils avaient payée lors de leur entrée en territoire américain. En 1924, 43,316 Canadiens sont revenus dans les mêmes conditions. Qu'est-ce que les statistiques indiquent? Que les emplois font défaut au Canada? Non, parce qu'un grand nombre de ces quarante-

trois mille et quelques Canadiens qui ont été aux Etats-Unis dans chacune des années mentionnées étaient des gens haut placés dans les cercles commerciaux du Canada qui, peut-être avec leur famille, allaient passer quelques semaines ou quelques mois de vacances en Californie ou en Floride et acquittaient le droit d'entrée pour eux et leur famille, lequel droit leur était remboursé à leur retour dans leurs foyers pas plus de six mois après. Ce sont les gens que nos honorables collègues de l'opposition citent comme des ouvriers quittant le Canada à la recherche d'un emploi. En réalité, ce sont des personnes si à l'aise qu'elles pourraient se permettre d'aller passer plusieurs mois outre-mer.

L'hon. M. MANION: J'aurai une question à poser à l'honorable ministre, simplement à titre de renseignement et non pour entamer une discusssion. N'est-il pas vrai que les Canadiens allant en visite aux Etats-Unis ne sont pas inscrits comme devant y demeurer en permanence? Je demande ce renseignement, parce que c'est mon impression personnelle.

L'hon. M. MURDOCK: Il est possible que mon honorable collègue ait raison; c'est souvent ce qui se fait. Mais cela peut dépendre du lieu d'entrée et de la sévérité plus ou moins grande des inspecteurs d'immigration. Néanmoins, c'est ce qui se faisait autrefois. Je suis entré par presque tous les postes de la frontière américaine et je suis au courant de la situation. Je sais que parfois on exige le droit d'entrée même de ceux qui déclarent ne venir que pour un séjour de quelques semaines. Personnellement, on ne me l'a jamais demandé, mais je sais que la chose se fait.

Monsieur l'Orateur, je me hâte de finir. Il y a un sujet traité par notre honorable collègue de Fort-William (M. Manion) que je crois devoir discuter. Il s'agit d'un des plus pénibles incidents qui se soient produits dans cette enceinte, du moins depuis que je fais partie de la Chambre. Au cours du débat, notre spirituel collègue, avec l'enthousiasme qui le caractérise, a déclaré qu'un tiers des Canadiens était prêt à voter en faveur de l'annexion.

L'hon. M. MANION: L'honorable ministre me permettra-t-il une correction?

L'hon. M. MURDOCK: Je suis bien sûr que l'honorable député ne modifiera pas son point de vue, même maintenant.

L'hon. M. MANION: Je ne voudrais pas que l'honorable ministre m'attribuât des paroles que je n'ai pas prononcées. Il m'a corrigé, il y a un instant, lorsque je lui faisais dire qu'il y avait vingt millions de chômeurs aux Etats-Unis. C'est mon tour maintenant. Je n'ai pas dit qu'un tiers des Canadiens voterait pour l'annexion, mais que c'était la déclaration faite par un personnage de marque que tous les députés connaissent de nom. Ce n'est pas moi qui le dis et l'honorable ministre ne doit pas m'attribuer cette déclaration.

L'hon. M. MURDOCK: Je vais relire les propres paroles de l'honorable député telles qu'elles sont rapportées à la page 167 du hansard:

L'hon. M. Manion: Je n'en suis pas si sûr que cela, étant donné la situation déplorable créée par les mesures insensées prises par le Gouvernement.

L'hon. M. MANION: Attendez. Si l'honorable ministre veut bien me permettre, juste avant cela, j'ai cité l'auteur de la déclaration.

L'hon. M. MURDOCK: Voici ce que l'honorable député a dit:

Ce n'est pas mon opinion que j'ai donnée mais je rapporte les paroles d'un homme en vue...

L'hon. M. MANION: Très bien.

L'hon M. MURDOCK:

...que connaissent tous mes collègues. Il m'a dit que si l'on mettait cette question aux voix dans cette partie du pays qui comprend un tiers de la population on se déclarerait par une écrasante majorité en faveur de l'annexion.

Eh bien, voyons quel en a été la résultat. Sur la foi d'une dépêche d'Ottawa rapportant cette déclaration, voici ce que publiait la *Chicago Tribune*, le 15 février 1925.

Le Canada apprend qu'un tiers de la nation voudrait se joindre aux Etats-Unis

Ottawa, 14 février (United News).—Il a été question, hier soir, au parlement canadien de sécession d'avec l'empire britannique, alors que les orateurs de l'opposition, dans leur lutte contre le Gouvernement, ont déclaré que si un vote était pris "demain dans une partie du pays qui comprend un tiers de la population du Dominion", on se déclarerait par une écrasante majorité en faveur de l'annexion aux Etats-Unis.

Le ministre du Travail, M. Murdock, a dit à la Chambre que c'était "criminel" de la part de l'opposition d'introduire cette question dans le débat. Mais le Dr Manion, un des chefs de l'opposition, n'a pas voulu démordre et a déclaré qu'il prouverait par des faits cette déclaration touchant la sécession.

Etant donné le nombre considérable de Canadiens qui continuent de traverser la frontière pour entrer aux Etats-Unis, le Canada, au dire de nombreux hommes politiques, est en face d'une crise.

M. McQUARRIE: Le ministre me permettra de lui demander s'il cite un autre journal américain?

L'hon. M. MURDOCK: J'ai dit que je citais le *Chicago Tribune* du 15 février 1925. Cet entrefilet m'a été envoyé par un ami personnel, élevé à Zorra, dans le comté d'Oxford, aimant le Canada et tout ce qui s'y rattache et voulant savoir si nous parlions de ces choses ici, car il n'en croyait rien.

Dans son discours au sujet du budget mon honorable ami a parlé du Gouvernement en en faisant une sévère critique. Il en a dit long à notre sujet, surtout à propos des honorables députés qui ont visité l'exposition de Wembley. Il a dit quelque chose au sujet de son refus de voter les crédits pour les dépenses de ce voyage, mais il n'a pas refusé de voter: "Je ne me suis pas soustrait au vote", nous a-t-il dit. Je ne voyais pas, dans le moment, la raison de cette déclaration si positive et je ne comprenais pas son but. C'est pourquoi j'ai pris la peine de réunir des chiffres afin de constater comment l'honorable député de Fort-William (M. Manion) était toujours à la tâche quand la Chambre votait, parce que c'est cela qu'il voulait sans doute nous faire comprendre. Je constate qu'en 1922, l'honorable député a voté dix fois, qu'il a été pairé deux fois et que, deux autres fois, il n'était pas présent au vote. En 1923, il a voté six fois, a été pairé aussi six fois et a négligé de voter douze fois. En 1924, il a voté dix fois, a été pairé deux fois et n'a pas été présent à neuf votes. Je ne vois pas encore en ce moment en quoi sa déclaration pouvait bien intéresser la question débattue, mais il me semble que la Chambre ne devait pas ignorer le record de mon honorable ami en ce qui touche ses votes. Quand on attire notre attention sur des faits de cette nature, il me semble convenable d'exposer à la Chambre ce qu'il a fait en ce qui regarde les votes.

L'hon. M. MANION: L'honorable ministre voudrait-il nous dire quand il a voté?

L'hon. M. MURDOCK: Je serais heureux qu'on fît le compte de mes votes.

L'hon. M. MANION: Pourquoi l'honorable ministre ne nous le montre-t-il pas maintenant? J'oserais dire que son record n'est pas meilleur que le mien.

L'hon. M. MURDOCK: Je suis persuadé qu'il est meilleur que celui que je viens de citer. L'an dernier, j'ai manqué deux ou trois votes, monsieur l'Orateur, parce que certains députés voulaient "maintenir la dignité et l'honneur du Parlement", sans quoi j'aurais voté.

Nous avons vivement discuté certaines questions. Je veux, si cela m'est possible, nous voir comme d'autres nous voient. Nous serions dans le plus abject désespoir si nous pouvions nous convaincre que nous dirigeons aussi mal le pays que nos honorables amis de la gauche veulent nous le faire croire et si nous pouvions comprendre combien de fois le pays a échappé à la ruine depuis que le parti libéral est au pouvoir. C'est pourquoi il me semble qu'il n'est pas hors de saison de faire une courte digression afin de frapper une note optimiste et de montrer à la Chambre ce qu'est la situation envisagée par les journaux. Je ne m'occuperai pas seulement des journaux dévoués aux intérêts libéraux. Je vais en prendre d'autres et citer aussi brièvement que possible. Je vais commencer par le *Agricultural and Industrial Progress,* publication mensuelle de la compagnie du Pacifique-Canadien. Ce doit être un organe conservateur. Dans l'édition du 25 mars 1925, je lis ce qui suit:

La province de la côte Pacifique—la Colombie-Anglaise—est fort active. Son programme de construction est considérablement étendu et ses perspectives dans l'industrie forestière meilleures depuis que de nouvelles exploitations ont été créées dans des régions abandonnées. La situation est active dans les mines et tout indique une année de progrès. Le progrès agricole est tout à fait normal et semble devoir s'améliorer. Tout considéré, la Colombie-Anglaise voit s'ouvrir pour elle une excellente année d'affaires.

Mon honorable ami de New-Westminster (M. McQuarrie) et mon honorable ami de Vancouver-Sud (M. Ladner) sont heureux de m'entendre citer ces paroles. Voyons la revue de Dun en date du 5 mars 1925...

M. McQUARRIE: Le ministre est-il d'avis que le Gouvernement peut être loué pour cela?

L'hon. M. MURDOCK: Je n'ai pas dit cela.

M. McQUARRIE: Je ne le pense pas.

L'hon. M. MURDOCK: Non, mais je crois que la ligne de conduite du Gouvernement a favorisé les choses.

M. McQUARRIE: C'est ce que pense alors l'honorable ministre.

L'hon. M. MURDOCK: La revue de Dun, publiée à Toronto, dit ce qui suit:

L'activité industrielle grandit peu à peu et les perspectives semblent tout à fait brillantes. Les compagnies d'exploitation forestière cessent leurs opérations en ce qui regarde la coupe du bois, mais conservent des ouvriers en réserve pour le flottage du bois, au printemps.

Le commerce de bois prévoit un marché stable durant tout l'été et une bonne exportion aux Etats-Unis où les prix sont à la hausse et la réserve peu considérable. De grands projets de construction dans la province devraient employer les artisans et les journaliers jusqu'à l'hiver. La plupart des fabriques de salopettes et de chemises fonctionnent à pleine capacité.

Quant à Québec, *Dun's Review* dit:

Les fabriques de vêtements ont plus de commandes ce printemps qu'à pareille date l'an dernier, mais les commandes pour l'automne entrent plus lentement.

Le Bureau des statistiques récapitule ainsi les chargements des wagons de chemins de fer:

En 1924, l'on a chargé 57,723 wagons de plus qu'en 1923.

Du commencement de 1925 au 14 mars il s'est chargé 5,754 wagons de plus que durant la période correspondante de 1924, le nombre de chargements ayant été 564,662 et 558,878 respectivement. Le transport du grain représentant 20,000 chargements de wagons de moins durant cette période de 1925 comparée à celle de 1924, il faut que le trafic dans d'autres lignes ait considérablement augmenté pour compenser cette diminution.

Un article du *Financial Post*, édition du 20 mars est intitulé ainsi:

L'Ouest se rétablit plus solidement

La conséquence d'une bonne récolte, pour le Manitoba.

Puis l'*Ottawa Evening Journal*, édition du 16 mars 1925:

Le travail a repris à l'usine de sulfite.

Du *Citizen*, Ottawa, 18 mars 1925:

L'exploitation des mines de plomb de Kingston sera reprise. Un syndicat en fait l'acquisition et y installera un matériel moderne.

La *Gazette*, de Montréal, édition du 27 mars, dit ce qui suit relativement à la Corderie de Brantford:

La Brantford Cordage Company émettra des obligations portant première hypothèque. Cela augmentera son rendement d'environ 50 p. 100. La moitié de la ficelle d'engerbage employée actuellement est importée et cet agrandissement lui permettra de fournir davantage la demande canadienne pour cet article. La corderie de Brantford n'a cessé de grandir depuis ses débuts; c'est actuellement la fabrique de ficelle d'engerbage la plus considérable dans l'empire britannique.

Et je crois qu'elle se dispense maintenant du biberon de la protection. Le 27 mars, la *Gazette*, de Montréal, intitule ainsi un autre article:

Une bonne année pour l'aciérie Canada.

Les profits représentent 9.3 p. 100 sur les actions ordinaires, tous frais payés. Augmentation du capital d'exploitation. Une augmentation de $664,000 porte l'excédent de l'actif courant à près de douze millions.

On lit dans une annonce de la Brantford Cordage Company publiée le même jour et dans le même journal:

La compagnie possède la plus grande fabrique de ficelle d'engerbage de l'empire anglais et son établissement de Brantford, Ont., couvre sept acres et demi. Un troisième atelier complété en janvier et en exploitation depuis augmente de 50 p. 100 à peu près son rendement. La clientèle se recrute en grande partie au pays, mais elle exporte aussi dans presque tous les pays producteurs de blé, pour ainsi dire. Son prix de revient bon marché lui permet de soutenir toute concurrence.

Le *Sun* de Vancouver, édition du 19 mars, publie un article portant pour titres:

Une nouvelle industrie s'établit ici.

La fabrique de boîtes K. et L. construit un atelier de $100,000 dans la cité royale.

Du *Kitchener Waterloo Record*, 23 mars:

Une industrie nouvelle pour Kitchener fera l'assemblage des pièces ici.

Une fabrique d'aspirateurs de poussières du battage et appareils de protection contre les incendies aura un atelier d'assemblage dans cette ville.

La *Winnipeg Tribune* qu'on n'accusera pas d'être trop portée pour le gouvernement actuel publie le 19 mars un article sur le chômage dont voici la dernière partie:

Mais de même que le fléchissement industriel atteint toutes nos villes la prospérité qui suivra sera aussi générale et répandue.

Le *Port Arthur News Chronicle*, du 18 mars 1925, a sur ce sujet quelque chose que mon honorable ami de Fort-William devrait lire:

Cent hommes travailleront; de juin à novembre, à un nouveau barrage.

Le *Hamilton Herald*, 17 février 1925 écrit:

De grosses commandes font ronfler les usines.

La fabrique McLaren limitée, fonctionne jour et nuit.

L'aciérie Canada également.

Deux équipes chez Greening; le gouvernement va dépenser cinquante mille dollars ici.

Du *Globe*, Toronto, 13 février 1925:

Les fabriques de Hamilton font de bonnes affaires.

Elles fonctionnent la journée entière et les samedis après-midi.

Main-d'œuvre supplémentaire.

L'aciérie également active.

De la *Gazette*, Montréal, 26 février 1925:

La production de l'acier augmente en janvier.

La production des lingots et fontes atteint 27,126 tonnes de 2,240 livres.

Augmentation aussi dans la fonte brute. La production en janvier dépasse de 25 p. 100 celle de décembre. Les prix montent.

Le *Hamilton Spectator* qui n'est pas trop sympathique au Gouvernement, publiait le 17 février 1925:

Autres signes de prospérité dans les fabriques ici.

McLaren fonctionne jour et nuit pour remplir ses commandes.

L'aciérie ouvre son usine Ontario.

La fabrique de fil de fer B. Greening emploie deux équipes.

Le *Record*, de Kitchener-Waterloo, disait dans son numéro du 13 février 1925.

Les frais d'assistance publique sont de beaucoup moins élevés.

On a accordé peu de secours cette année comparativement à l'hiver dernier; la somme de $9,000 devrait suffire.

Le *Record-News*, de Smith's Falls, dans son numéro du 26 février, disait:

Le nombre des employés de la fabrique d'instruments aratoires de la compagnie Frost et Wood a presque égalé le record du passé. On a reçu de l'étranger des commandes excellentes que l'on est à exécuter actuellement, et chaque jour on expédie plusieurs wagons de machines aux ports de mer.

On a réduit le coût des machines aratoires en avril dernier et, de nouveau, en décembre et tout indique que cette réduction a contribué au placement de commandes que l'on retardait depuis longtemps à cause des prix élevés des dernières années.

Le *Hamilton Herald* du 3 mars déclare:

D'autres industries de Hamilton constatent que les temps difficiles sont passés.

Le *Globe* dit dans son numéro du 13 février:

Les manufactures de Hamilton jugent les affaires bonnes. On travaille régulièrement et même le samedi après-midi. On emploie des ouvriers supplémentaires.

Le *Citizen*, d'Ottawa, disait le 31 mars:

La compagnie Smelting du Canada a pratiquement doublé ses profits.

Le *Hamilton Herald* du 27 mars disait:

Les industries de Hamilton ont un regain de vie. La perspective n'a pas été aussi bonne depuis des années, dit C. W. Kirkpatrick. De nouvelles usines seront probablement construites. Plusieurs délégations visitent la ville en quête d'emplacements industriels.

"On a reçu ici plus de demandes de renseignements au cours du mois de mars que pendant le cours de deux mois l'an dernier", dit M. Kirkpatrick. "Le département a reçu au cours du mois en moyenne, une et deux délégations chaque jour, qui venaient étudier la situation industrielle et examiner les emplacements dans cette ville.

Tout cela c'est de l'optimisme, chose dont nos honorables amis de la gauche devraient prendre une forte dose. Dans son numéro du 28 mars, sous le titre de "Looking up", le *Hamilton Spectator*, dans un article de rédaction, s'exprime comme suit:

La période de stagnation que le Canada a traversée a été prolongée, admet-on maintenant, plus qu'il ne fallait, pour la simple raison que l'argent se faisait rare et les placements, prudents. Si les représentants industriels cherchent maintenant des emplacements dans le but d'agrandir leur champ d'action, on peut en conclure que les capitalistes ont jugé qu'il était temps de faire de nouveaux placements. L'amélioration au point de vue du chômage ici n'a pas été extraordinaire, mais elle a été constante. L'armée des sans-travail s'est réduite graduellement, et les hommes sont retournés à leurs occupations et ont de nouveau connu ce qu'est une enveloppe de paye. Nous n'aurons pas une année de grande activité, mais tout fait prévoir que le commerce sera meilleur qu'il ne l'a été en toute année depuis l'armistice. Ce qui compte le plus, c'est la confiance.

Je demande à mes honorables amis de la gauche de bien écouter ceci; le *Chatham News* du 28 mars, dit:

Les établissements industriels de la tôle de Chatham sont satisfaits des perspectives pour la prochaine saison.

Le *Free Press*, de London, dans son numéro du 28 mars, disait:

Les établissements industriels de la tôle sont ouverts dans notre ville.

Le *Toronto Globe* du 27 mars, disait:

La saison s'annonce bien pour les producteurs de laine. On a un surplus assez élevé à distribuer aux actionnaires et aux expéditeurs.

Puis on ajoute:

Les producteurs coopératifs de laine du Canada sont heureux. Après avoir placé $10,000 dans la réserve, payé un dividende de 8 p. 100 sur le capital et conservé plus de $2,000 pour l'impôt sur le revenu, la compagnie a encore un surplus suffisant pour payer un boni de ½c. par livre à tous les expéditeurs de 1924.

[L'hon. M. Murdock.]

Je passe maintenant à la circulaire mensuelle de la banque Royale du Canada et je trouve ce qui suit:

Dans Ontario, les états de 5,832 compagnies, employant 709,878 ouvriers le 1er février 1925, indiquent une augmentation de 16,821 depuis le commencement de l'année. Les besoins de main-d'œuvre, dans les industries et dans l'exploitation forestière, augmentent.

Puis, nous trouvons dans l'*Agricultural and Industrial Progress in Canada*, publication du Pacifique-Canadien, dont on a parlé récemment, l'article suivant paru au cours d'avril 1925:

Montréal (P.Q.).—Les exportations de bestiaux sur pied au Royaume-Uni ont augmenté d'environ 50 p. 100 au cours de la période qui s'étend du 1er janvier au 19 mars 1925, si on compare aux chiffres de la période correspondante l'an dernier. Jusqu'au 19 mars 1925, les exportations de bestiaux sur pied ont atteint 14,662 têtes, contre 10,531 pour la période correspondante de 1924 et 9,511 pour celle de 1923.

Ottawa (Ont.).—Le Canada a exporté $2,528,070 de viande au cours du mois de février contre $1,294,046 pour le même mois en 1924, d'après un bulletin de la division du commerce extérieur. Les expéditions pour les douze mois terminés en février 1925 se sont élevées à $27,843,848 contre $22,291,385 pour les deuze mois précédents.

Ces résultats ne semblent pas trop mauvais.

Ottawa (Ont.).—Les exportations d'automobiles du Canada ont continué à augmenter et la Nouvelle-Zélande est le meilleur client du Dominion pour ces voitures. Le mois dernier, on a exporté 4,008 voitures automobiles de touristes, d'une valeur totale de $1,843,551. et la Nouvelle-Zélande en a pris 1,114. Ces expéditions se comparent avantageusement avec celles de janvier alors que l'on expédiait 3,732 automobiles, et de février 1924, alors que l'on expédiait 3,230 voitures sur les marchés étrangers.

Hamilton (Ont.).—On remarque une activité plus grande dans l'industrie de la construction à Hamilton depuis le commencement de l'année, et si les espérances actuelles se réalisent, la ville pourra compter la saison de 1925 comme une des meilleures au point de vue de la construction depuis quelques années. Le dernier projet ici comporte la construction de quarante à cinquante résidences par un seul entrepreneur dans une section nouvelle de la ville.

Winnipeg (Man.).—La valeur des contrats pour de nouveaux édifices et des édifices en voie de construction dépasse déjà ceux de l'an dernier à pareille date d'une somme d'environ 1 million.

Puis, nous avons le *Star*, de Montréal, qui publiait le 6 avril un article intitulé:

La compagnie National Brick a eu une année plus favorable.

Il y est dit:

C. C. Ballantyne, le président, fait remarquer que les ventes de l'année n'ont été qu'un peu supérieures à celles de l'année précédente, mais que l'on a obtenu des profits plus élevés à cause des améliorations faites aux usines, améliorations qui ont eu pour résultat de donner un meilleur rendement et d'abaisser le coût de la fabrication. La demande pour la brique n'a permis aux usines de ne travailler qu'à 60 p. 100 de leur capacité de rendement, mais les directeurs prévoient que les perspectives pour l'année prochaine sont bonnes et ils prédisent une amélioration.

Il a évidemment de l'optimisme pour l'avenir de sa compagnie s'il n'en a pas pour l'avenir de son parti. Le *Galt Reporter* du 3 avril dit ceci:

La Campbell Chrome Leather Belting Company, Limited, est l'industrie la plus récente de Galt.

Le *Monthly Commercial Letter*, publiée par la banque du Commerce dit ceci:

Que le mouvement des affaires en général n'a pas fléchi, cela se voit par le fait que les chargements de wagons ont continué à égaler ceux d'il y a douze mois, bien que le volume de la récolte de grain ait été moindre. Dans les centres industriels du Dominion, il y a eu moins de plaintes en février au sujet du chômage. On peut aussi faire remarquer que les permis de construction émis en janvier dernier ont été de 22 p. 100 plus nombreux que ceux émis en janvier 1924.

Je regrette vraiment que l'honorable député de Fort-William ait quitté la salle, car voici une chose qu'il aimerait réellement à entendre. Je suggérais à cet honorable député et à quelques-uns de ses compagnons de se mettre d'accord avec leurs journaux. La presse tory ne s'entend pas avec quelques membres du parti tory. L'honorable député de Fort-William a prononcé ces paroles rapportées dans le hansard du 2 avril, à la page 1849:

Maintenant, monsieur l'Orateur, qu'est-ce que le parti conservateur peut offrir au pays pour remplacer les politiques que je viens de critiquer? Il offre une politique stable sur le tarif qui amènera la prospérité et le succès; et il l'offre à toutes les classes, aux manufacturiers et aux cultivateurs,—aux deux millions de cultivateurs d'Ontario et de Québec qui ont besoin de protection.

Et ainsi de suite. Il se plaint amèrement du tarif.

Voici une annonce publiée dans la *Montreal Gazette* le 6 avril 1925 sous la signature du "*London Free Press*, le plus grand journal de l'ouest de l'Ontario". Ces deux journaux tories ne sont certainement pas d'accord avec l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River et quelques-uns de ses collègues. Voici ce qu'on lit dans cette annonce:

Un riche centre industriel. Le marché de London.

Puis voici un tableau de la fumée des cheminées d'usines:

La ville même de London contient 464 industries prospères, apportant l'argent à London où on le dépense. Et dans les environs de London, il y a d'innombrables cités et villes ayant toutes des ouvriers de manufactures, Ingersoll, Woodstock, St-Thomas, Aylmer, Tillsonburg, St-Mary's, Stratford, Sarnia, Chatham, Glencoe, Petrolia, Clinton, Goderich, Wigham, Listowel et autres villes sont le siège d'un grand nombre d'industries prospères.

La quantité d'argent dépensée dans ces villes et payée aux ouvriers de manufactures n'est pas moins importante que le revenu provenant des riches régions agricoles de ce territoire. Tout ce territoire, villes et campagnes, est le client du *London Free Press*.

Voici de l'optimisme en publicité; et il est à espérer que le *London Free Press* et la *Montreal Gazette* seront tout aussi optimistes dans leurs colonnes de nouvelles en parlant du débat sur le budget et sur le travail de la présente session du Parlement.

Je désire maintenant parler d'une autre chose que nous pourrions appeler la propagande tory. Voici une lettre envoyée par le *Canadian Labour Press* le 5 février. Je présume que c'est une circulaire:

Attention. Gérant général

Messieurs,—En vue de la probabilité d'une élection générale prochaine, la *Canadian Labour Press* croit opportun de publier une série de bulletins (devant être affichés dans les diverses manufactures, bourses du travail et autres endroits en vue dans la région) au sujet du besoin d'un tarif de protection efficace en Canada.

La *Canadian Labour Press* se rend compte que, sans un tarif de protection, l'industrie et la classe ouvrière canadiennes seront dans une position grandement désavantageuse. Les divers arguments présentés dans ces bulletins le seront en vue de donner à la classe ouvrière une idée juste et raisonnable de cette importante question. Nous ne connaissons pas de meilleur moyen d'atteindre les travailleurs canadiens qu'une série de bulletins concis et vigoureux comme celui ci-inclus.

Voici de la propagande conservatrice. Et l'on verra qu'ici les tories déploient de fausses couleurs, car ils cherchent à créer l'impression que c'est le travail organisé qui est au fond de cela. Il est bon que cette Chambre sache que la *Canadian Labour Press* n'a rien à faire avec l'organisation ouvrière; elle n'a aucune autorité; elle est la chose de certains particuliers qui ont des fins en vue et leurs intérêts à servir. On peut voir que, généralement parlant, ces gens ont été assez sensés et raisonnables. Pourquoi pas? Remarquez que leurs principaux bureaux, chambre 25A, 207 rue Saint-Jacques, Montréal, Québec, et 79 rue Adelaïde-Est, Toronto, sont respectivement en plein centre tory. Ils débutent avec ce genre de propagande que l'on distribue dans les diverses manufactures des centres industriels des provinces. Le document se termine ainsi:

Aurez-vous la bonté de nous informer combien de copies de chaque bulletin pourraient être employées avantageusement dans votre usine? Nous désirons compléter notre liste de distribution. Une prompte réponse obligera.

Sincèrement à vous,

THE CANADIAN LABOUR PRESS, LIMITED.

Et voici le bulletin:

"Canadian Labour Press Bulletin Service." Protection tarifaire: sa signification au point de vue de l'ouvrier canadien. L'état des affaires régulier se stabilisera quand le manufacturier ne sera plus forcé de soutenir une concurrence déloyale. Un emploi permanent pour les ouvriers, quand les usines travailleront sans interruption. L'augmentation de la production et de la consommation rend possible l'augmentation des salaires. L'accroissement de prospérité du Canada aura pour résultat une diminution des taxes et nous permettra de supporter le fardeau actuel des impôts.

Tout cela fait partie de la propagande tory, dont le but est, si possible, de tromper la classe ouvrière du pays. Et qui paie cette propagande? Voici un numéro de la *Canadian Labour Press*; je ne désire aucunement tirer des conclusions erronées; je me bornerai à citer certaines réclames publiées dans cette feuille, laissant à mes honorables collègues le soin de faire leurs propres déductions. Nous pourrons alors voir d'où vient l'argent destiné à payer ces réclames. Est-ce des syndicats ouvriers? Non; je ne crois pas qu'un seul dollar de cette somme vienne des syndicats ouvriers. Ce journal n'a aucune relation avec les syndicats ouvriers, mais il circule sous de fausses couleurs dans le but de tromper les ouvriers canadiens. Voici un certain nombre de réclames: Anglin Norcross, Limited, Montréal, Boulter-Redmond Limited, Montréal; Canadian Paperboard Co., Ltd.; Cunningham and Wells, Limited, Montréal; Canadian Car and Foundry Co., Limited, Montréal. Voici l'une des réclames:

Buvez les bières de Cosgrave!

Elle a été publiée par la Cosgrave's Export Brewery Co., Ltd. On voit ensuite une réclame de J. W. Cumming Manufacturing Co., Ltd., de New-Glasgow, (N.-E.) et une de The MacFarlane Shoe, Limited. En voici une autre:

Exigez les trépointes Goodyear quand vous achetez vos chaussures.

Il y a aussi une réclame de la Congoleum Canada Ltd., de Montréal, et une de The News Pulp and Paper Co., Ltd., de Montréal, de même que de The Bronson Company, d'Ottawa. Ces réclames sont-elles publiées par des gens qui s'intéressent aux ouvriers? Non; ce n'est pas ainsi qu'on agit. A mon avis, tout cela fait partie d'un plan de campagne destiné à berner les ouvriers du pays; et l'on trouvera toujours des gens qui s'y prêteront. Mais je crois que les syndicats ouvriers sont au courant de cet état de choses et savent qu'il n'y a rien en cela que de la propagande. Elle est de la même catégorie de propagande tory que celle qui sévit à travers tout le Canada en 1921.

Je passe à un autre aspect de la propagande tory. Certains journaux canadiens, entre autres la *Gazette*, de Montréal et le *Citizen*, d'Ottawa, publièrent récemment des déclarations semblables à celle qui suit. Je cite d'abord la *Gazette*:

On appelle le premier ministre anti-Canadien. Le sénateur Robertson accuse le Gouvernement King de n'avoir pas tenu ses promesses.

Le *Citizen* a publié un article sous le titre suivant:

Plusieurs pensent que le premier ministre n'a pas l'esprit canadien.

[L'hon. M. Murdock.]

Dans son compte rendu des propos qu'on attribue à cet honorable sénateur, on lit la déclaration suivante:

Il pense que cette province. . .

C'est-à-dire, la province de Québec.

...serait la dernière du Dominion à voir d'un bon œil une politique à tendances américaines.

Le très hon. MACKENZIE KING: Lisez l'article.

L'hon. M. MURDOCK: Il vaut peut-être mieux que je le fasse. L'article au long se lit:

Il dit que plusieurs pensent que le premier ministre n'a pas l'esprit canadien.

Dépêche de la Presse canadienne

Montréal, 7 avril.—Le sénateur Gideon Robertson, ancien ministre du Travail dans le cabinet Meighen, a parlé de la fréquence des visites du premier ministre aux Etats-Unis, au cours d'une allocution prononcée à la réunion de l'association libérale-conservatrice, ici, hier soir.

"Dans tout le Canada, dit le sénateur Robertson, plusieurs personnes pensent que la politique du premier ministre n'est pas inspirée par l'esprit canadien."

Le sénateur Robertson déclara que, l'an dernier, on retarda de quatre jours le dépôt du budget parce que le premier ministre allait aux Etats-Unis et que, vendredi dernier, alors que se poursuivait au Parlement la discussion du budget, "le premier ministre devint subitement fatigué et partit pour New-York, où il se trouve maintenant".

L'orateur dit que plusieurs indices servent à démontrer cet état d'esprit et il exprima sa surprise de ce que le Québec ne s'intéresse pas plus à "cette tendance que l'on remarque chez lui". Il pense que cette province serait la dernière du Dominion à accepter de bon cœur une politique à tendances américaines.

Le sénateur Robertson critiqua le Gouvernement à cause des sommes qu'il débourse pour les commissions royales et il parla longuement et l'état financier du pays.

C'est de la propagande tory. Mais quelle est la réalité? L'an dernier, il se produisit un léger délai dans la discussion du budget, mais cela était dû à un deuil dans la famille d'un membre très important de cette Chambre qui désirait être présent pendant la discussion du budget et qui avait le droit d'exprimer ce désir. Ce fut la seule raison du retard de la discussion, l'an dernier, et il sied mal à mon distingué prédécesseur de tenter d'en donner une autre impression.

Mais poussons l'analyse un peu plus loin. L'homme distingué qui tenait ces propos dans le but de trouver les gens, et particulièrement ceux de la province de Québec, reçoit ses instructions et son chèque mensuel de traitement d'une association qui a son quartier général dans la ville de Saint-Louis (Missouri) et c'est à elle qu'il doit aussi expédier ses rapports. Que je sache, il n'y a rien de mal là-dedans. Je n'ai absolument rien à redire au rôle que joue l'honorable monsieur, mais à la vérité, il faut que nos amis conservateurs soient courts de faits à présenter au public,

pour avoir recours à un tel camouflage et à un tel subterfuge dans l'effort qu'ils font pour le tromper pour le cas où une élection surviendrait.

M. McMASTER: A quelle union internationale appartient-il?

L'hon. M. MURDOCK: Il est le vice-président de l'ordre des télégraphistes de chemins de fer. Il remplit dans cette union ouvrière la même fonction que son successeur remplissait dans la Fraternité des employés du service des trains. Le quartier général de son successeur était à Cleveland (Ohio), jusqu'au 9 janvier 1922. L'homme distingué dont nous avons parlé a le sien à Saint-Louis et c'est de là que lui arrive chaque mois le chèque de ses émoluments. Tout cela est bien. Mais après cela de quel droit se mêle-t-il de relever des choses qui sont insignifiantes, qui ne valent pas la peine d'être mentionnées?

Je regrette, monsieur l'Orateur, d'avoir pris tant de temps. Je n'ai pas encore tout à fait fini; mais j'aurai assez des quelques minutes d'ici à six heures pour terminer.

De l'autre côté de la Chambre (*la gauche*) nous avons entendu parler, surtout de la part de notre ami distingué l'ancien ministre des Finances, à l'incroyable sottise du Gouvernement en matière de politique fiscale. On nous accuse de tout ce qui est injuste et même de malhonnête, je crois, de faussetés dans nos déclarations et dans nos rapports avec la députation et le peuple canadien. Je suis plutôt d'opinion que le distingué représentant de York-Ouest, qui fut ministre des Finances dans le gouvernement qui nous a précédés, devrait donner un peu plus d'attention à la position de son propre gouvernement. Quand ces messieurs ont eu l'occasion de mettre tout en ordre, qu'ont-ils fait? Dans le discours du trône prononcé en cette Chambre le 14 février 1921 on faisait dire à Son Excellence:

Mes conseillers sont convaincus que la revision du tarif de la douane s'impose. Afin de se procurer les informations les plus complètes un comité a fait une enquête générale et a obtenu les vues de tous les gens d'affaires intéressés en cette matière dans chaque province. Les recherches nécessaires à cette fin ont été complétées et les conclusions adoptées à la suite de cette enquête vous seront soumises en temps opportun.

Et on les attend encore, monsieur l'Orateur. Jamais ces conclusions n'ont été soumises, que je sache, jamais, non plus, elles ne furent rédigées. Les frais de cette enquête couvrant tout le pays ont été payés. Mon ami le député de York-Ouest, mon prédécesseur au ministère du Travail, l'ancien ministre de l'Agriculture ont parcouru tout le pays pour trouver tout ce qu'il fallait au sujet du tarif et ce que l'on devrait faire et le 14 février 1921 on faisait dire à Son Excellence qu'on allait s'occuper du tarif. Mais venons-en au 9 mai 1921, alors que nous pouvions revoir en esprit le distingué député de York-Ouest prononçant son discours du budget en cette Chambre. En voici un extrait:

On ne se propose pas d'effectuer maintenant une revision générale du tarif. Quoique le Canada doive déterminer lui-même son propre tarif et quoique ce tarif doive être établi dans l'intérêt du Canada et de sa population, il n'est pas prudent d'y faire des changements fréquents.

N'est-ce pas là marcher à pas d'écrevisse? Ne voit-on pas là un bel exemple de rétrogradation? Et dire qu'il s'agit de ces hommes qui ont—pourrai-je dire en termes aussi indulgents que possible—l'audace de se lever en cette Chambre et d'accuser le Gouvernement actuel de ceci, de cela et d'autre chose. Autrement dit les conservateurs n'ont pas eu le courage de faire subir au tarif les modifications que leurs amis réclamaient, parce qu'ils savaient que le peuple canadien ne l'appuierait pas et voici que maintenant ils ne cessent de reprocher au Gouvernement de n'avoir rien fait et de ne pas se proposer de faire quelque chose.

EXPOSE ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

L'hon. M. J. A. ROBB: Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, puis-je, avec le consentement unanime déposer, au nom de mon collègue le ministre des Chemins de fer, le rapport, en anglais et en français, du réseau des chemins de fer Nationaux Canadiens pour l'exercice clos le 31 décembre 1924.

M. l'ORATEUR: Naturellement ce devra être avec la permission de la Chambre, parce qu'il nous faudrait revenir au chapitre des avis de motions. Je comprends qu'on permet à l'honorable ministre de déposer ce rapport.

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

Reprise de la séance

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité de divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er, bill (n° 10), concernant la Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de London, Canada, et ayant pour objet de changer son nom en celui de "London Fire Insurance Company of Canada";

Le 2e, bill (n° 36), constituant en corporation la "Guaranty Trust Company of Canada";

Le 3e, bill (n° 34), constituant en corporation la "British Consolidated General Insurance Corporation" et proposant de changer le titre

dudit bill en celui-ci: "Loi constituant en corporation la "British Consolidated Insurance Company".

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre reprend la discussion sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre intérimaire des Finances) invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. McQUARRIE: Il sied, je présume, que je félicite le ministre du Travail de son premier discours sur le budget, comme il l'a caractérisé. Un discours de débutant mérite toujours une mention, et même quand il est aussi mûr que celui-ci nous est apparu, il mérite des louanges, je suppose. Je ne m'étonne pas, cependant, que le ministre se soit excusé de l'avoir prononcé. A mon avis, la Chambre a droit à d'humbles excuses pour beaucoup de passages de ce discours.

Dans ses remarques préliminaires, le ministre a affirmé la nécessité de rétablir les faits à propos de plusieurs questions amenées sur le tapis durant le débat, et il a commencé à remettre certaines choses au point. La première chose qu'il a faite ç'a été de baptiser à nouveau le département de l'Immigration. Vous avez sans doute remarqué, monsieur l'Orateur, qu'il l'a désigné sous le nom de département de l'"Emigration". Il a parlé du "sous-ministre de l'Emigration" et aussi de la politique d'"émigration" du Gouvernement. Je regarde l'expression comme fort appropriée, vu que depuis l'arrivée de ce Gouvernement aux affaires, le nombre des sortants, au Canada, par comparaison avec celui des entrants, est fort alarmant.

Le ministre a discuté la situation canadienne en général et il a cité force statistiques. Il a commencé par fournir des détails sur le nombre de fabriques qui ont fermé leurs portes au Canada, depuis quelques années, et il a cherché querelle à l'association des manufacturiers canadiens pour le motif suivant: L'association des manufacturiers canadiens a déclaré, paraît-il, qu'environ treize cents fabriques ont fermé leurs portes au Canada, tandis que de fait, suivant la liste remise au ministre, il n'y en a qu'environ douze cents. Le ministre nous a donné tous ces chiffres. Pour ma part, je ne comprends pas ce qu'il espérait gagner à cette rectification, parce que même à prendre les statistiques du ministre la situation est mauvaise à souhait au Canada. Il a parlé de certaines années, nommément 1914, 1915, 1920, 1921, 1922, 1923 et 1924. On lui a demandé pourquoi il a choisi ces années-là et il a fourni des explications boiteuses, mais la vraie raison saute aux yeux: il a jeté avec soin son dévolu sur ces années dans la pensée qu'elles feraient mieux son affaire. Il est manifeste aussi que si le ministre avait voulu être équitable, il aurait pu inclure les statistiques des années d'avant-guerre, 1912 et 1913.

[M. l'Orateur.]

Le ministre a cité également quelques statistiques relatives aux établissements où l'on "tire" la laine des moutons. Je me demande si dans son exposé il a inclus les efforts du Gouvernement en vue de "tirer la laine" du contribuable, en l'aveuglant au sujet de cet excédent annoncé dans le budget, appelé par quelques-uns la mosaïque mystérieuse, la réponse étant le mot à sept lettres "déficit".

Le ministre a traité des questions qui se rapportent à plusieurs départements de l'administration, mais il a fort peu parlé du sien. Une question qui relève de son ministère, à mon sens, c'est le chômage. Le ministre a eu la prétention d'établir qu'il y a très peu de chômage dans le Dominion, et qu'à cet égard le Canada est plus favorisé que plusieurs autres pays. Il a proclamé que la situation est mauvaise aux Etats-Unis, et il a parlé de l'émigration canadienne aux Etats-Unis comme d'un exode peu considérable; de fait, il a voulu détruire la théorie soutenue en certains milieux que le Canada marche à la ruine et faire entendre, comme il dit, une note optimisme. A mes yeux, le ministre a mérité la réputation de fournisseur de soleil de ce Gouvernement; il a cherché à répandre du soleil par toute la Chambre. A l'en croire, tout va à ravir au Canada, il n'y a pas sujet de se plaindre, et suivant son expression, c'est au Gouvernement que nous devons cet état de choses.

Cependant, il s'est décidé à dire quelque chose quand je lui ai posé une question. Au sujet de la Colombie-Anglaise il a commencé par reconnaître que le Gouvernement n'a pris aucune part dans le progrès matériel que l'on constate dans cette province à l'heure actuelle. Puis il a affirmé que cette prospérité était due à la politique du gouvernement fédéral.

Pour moi, je crois que la situation des chemins de fer est un bon criterium pour juger de la situation générale. Eh bien, l'année dernière les recettes du Pacifique-Canadien étaient de 14 millions inférieures à celles de l'exercice précédent. Les recettes du réseau de l'Etat ont elles-mêmes diminué de 17 millions. Les causes qui ont amené ce résultat sont exposées dans la déclaration officielle des deux réseaux. Je citerai d'abord la déclaration de la compagnie du Pacifique à laquelle j'emprunte ce passage à la page 6:

Le décroissance des recettes est due principalement à la diminution du trafic des grains et farines, surtout des

grains, à cause de la récolte déficitaire dans l'Ouest. Le mouvement des objets fabriqués a aussi diminué d'une manière appréciable, par suite de la dépression commerciale qui s'est fait sentir en Canada pendant la plus grande partie de l'année.

Quant à l'administration du réseau national, voici son témoignage:

La situation précaire des affaires et une récolte médiocre ont réduit les recettes du réseau en 1924 de $17,547,305.

Ce renseignement est publié par le *Canadian National Railway Magazine*, qui contient en regard le portrait de sir Henry W. Thornton.

Le ministre a parlé de propagande tory et il a cité un article du *Labour Press* qui accuse les conservateurs de naviguer sous de fausses couleurs. Cette allégation a-t-elle quelque justification en fait? Le ministre nous le laisse ignorer et il se contente d'affirmer.

Il critique aussi le sénateur Robertson et le blâme d'avoir reçu de l'argent de Saint-Louis.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): Le ministre n'a pas exprimé de blâme; il a été juste pour le sénateur Robertson et a reconnu que ce dernier avait droit à cet argent.

M. McQUARRIE: Pas de blâme? Mais si le ministre en a parlé c'était dans un certain but.

Parlant du tarif, le ministre a déclaré que le ministère précédent avait tergiversé sur la question de revision. Il est exact que le discours du trône de 1921 annonçait la revision du tarif douanier; mais le ministre aurait dû être assez franc pour reconnaître que si cette revision n'a pas eu lieu, c'est que le tarif des Etats-Unis subissait à ce moment-là quelques modifications et qu'il était tout naturel d'attendre pour voir quels changements seraient apportés au régime douanier américain. Le ministre aurait pu ajouter que les élections générales eurent lieu peu de temps après, ce qui empêcha le gouvernement tory de mettre son projet à exécution. Comme il a été dit, le ministre a parlé de plusieurs départements, excepté du sien. On se demande si le département du Travail, administré comme il l'est, est de quelque valeur au public. Si je m'en souviens bien, le ministre du Travail a dit que son département sert à trois choses. Premièrement, pour rompre les trusts et les coalitions; deuxièment. pour empêcher le chômage; troisièment, pour régler les conflits industriels. Je me souviens que dans la discussion générale du budget de 1921 le premier ministre parla longuement de la question des trusts et félicita M. Murdock, alors simple membre de la commission du commerce, pour son attitude à ce sujet. Voici ce que disait le chef du Gouvernement en cette circonstance:

Le rapport provisoire se termine par un rapport minoritaire signé par M. Murdock où il est dit:

Je crois qu'il serait d'intérêt public d'en savoir plus long sur les motifs qui ont empêché la Commission du commerce d'exécuter sa mission, que le veut la loi, pour arrêter l'exploitation et les coalitions commerciales dirigées contre le bien public.

On se souvient que durant la période électorale M. Murdock parcourut le pays pour annoncer les réformes qu'il apporterait s'il devenait ministre du Travail. Je suppose que c'est sur la foi de ces déclarations qu'on le choisit pour ce ministère. On est en droit de se demander s'il a réalisé les promesses qu'il faisait. J'ignore s'il a jamais réussi à disperser quelques coalitions commerciales. Il est certain qu'aucune poursuite n'a eu lieu. On en a pourtant demandé il n'y a pas longtemps.

Si mes renseignements sont exacts, les chambres de commerce de la Colombie-Anlaise et d'autres provinces ont bombardé le ministre de requêtes afin de le décider à prendre des procédures contre certaines coalitions commerciales. L'une d'elles est désignée sous le nom de la Nash ou Mutual combine. Et qu'est-ce que le ministre a fait en toute cette affaire? J'ai sous les yeux le rapport du commissaire que l'on a nommé. Et ce document renferme des renseignements et des données suffisants pour autoriser le ministre à poursuivre la compagnie mise en cause. Cependant, rien n'a été fait. Le ministre dit: Nous avons mis les provinces en demeure de prendre l'initiative; que les procureurs généraux des provinces règlent ce problème. Et en attendant, les procureurs généraux des provinces étudient les mesures à prendre, mais rien ne se fait. Cette attitude que prend le ministre du Travail (M. Murdock) est-elle raisonnable? Je réponds par la négative. Et j'appuie mon assertion sur une autorité incontestable; il s'agit ni plus ni moins d'un juge de la Cour suprême de la province de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable D. D. McKenzie, qui fut à un moment donné le chef de l'opposition libérale pour devenir plus tard solliciteur général dans le cabinet Mackenzie King jusqu'au jour où il fut élevé à la magistrature. L'honorable M. McKenzie a pris part au débat de 1921 et voici les paroles qu'il a prononcées et que je relève à la page 3350 du hansard:

Je ne compte pas sur les conseils municipaux, ou sur le gouvernement local, pour l'administration de la loi relative à des questions de cette nature. Nous avons une loi fédérale concernant les trusts et les syndicats.

Il fit allusion à l'idée qui avait été émise ou qu'il prétendait avair été été émise, savoir que

des particuliers pourraient déposer des plaintes et il ajoute:

Peut-on s'imaginer quelque chose de plus absurde que le fait d'un homme qui se donnerait la peine d'intenter un procès devant les différentes cours contre un syndicat qui est appuyé par tous les autres syndicats du pays, tandis que lui serait seul de son côté à trouver qu'on lui a fait payer trop cher une paire de chaussures, un baril de clous ou autre chose qu'il aurait acheté de ce syndicat. On lui opposerait aussitôt le plus habile avocat du pays, et les honoraires d'avocats s'élèveraient...

Et ainsi de suite. Puis, il continue:

Je remercie mon honorable ami de York, M. Maclean,—que l'on me pardonne de mentionner son nom, mais je voudrais lui prouver l'obligation que je lui ai,—de s'être levé en Chambre pour dire qu'il devrait y avoir un procureur général pour s'occuper de ces causes. J'abonde dans son sens. Jusqu'à ce que cela soit fait et que le Gouvernement ait un service secret, d'un bout du pays à l'autre. Jusqu'à ce que les syndicats se rendent compte qu'il y a un pouvoir qui appuie ce procureur, il faudra contrôler les prix au gré de ces syndicats et de ces trusts.

Je me demande si un pareil procureur a été nommé. Dans l'affirmative, qui est-ce? Une pareille nomination n'a jamais été faite que je sache. Et M. McKenzie ajouta:

Et le Gouvernement dit à son chéri: "Bannis l'inquiétude; nous savons qu'il va mourir. Maintenant, sois heureux et content, car j'ai rempli la promesse que je t'avais faite. Toujours je t'ai aidé, ce que je continuerai de faire et tu accompliras absolument tout ce que tu voudras, mais bien entendu, afin de conserver les apparences, je dois demander aux procureurs généraux de certaines provinces de faire quelque chose, mais nous savons qu'il n'y a rien qu'ils puissent faire."

Voilà exactement ce que le ministre fait à cette heure,—il demande aux procureurs généraux des provinces de faire quelque chose. Voilà le dossier du ministre relativement aux coalitions, des trusts et des fusionnements. Il s'est bien gardé de dire un seul mot sur le sujet au cours de son discours.

Puis, nous arrivons au deuxième devoir du ministre du Travail: trouver une solution au problème du chômage. Le seul remède que le ministre trouve à la présente situation, c'est de proclamer qu'il n'y a pas de chômage nulle part au pays à proprement parler. Je me demande combien il se trouvera de gens à Montréal, à Toronto, à Hamilton et ailleurs pour tomber d'accord avec mon honorable ami sur ce point. Je me demande ce que diront les premiers ministres des provinces lorsqu'ils prendront connaissance de cette assertion du ministre du Travail. Sans doute que le problème est résolu aux yeux du Gouvernement, du moment qu'il a décidé de ne rien faire pour soulager les sans-travail.

Venons-en enfin à la troisième fonction du ministère du Travail, savoir le règlement des différends ouvriers. Or, le ministre s'est bien gardé de souffler un seul mot de la grève qui sévit à l'heure actuelle dans les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. A entendre mon honorable ami, vous seriez à cent lieues de croire que la grève sévit là-bas. Qui pourrait croire que des milliers de pauvres gens sont aux prises avec la faim dans la province de le Nouvelle-Ecosse? On serait bien loin de se douter, à entendre mon honorable ami, que des difficultés ouvrières ont surgi là-bas. Dans l'imagination du ministre du Travail, je le suppose, le soleil de la prospérité baigne cette province de ses rayons tout aussi bien que les autres parties du Dominion, de sorte qu'il n'y a pas la moindre raison pour qu'il y ait des difficultés ouvrières.

Et pourtant, à mon avis, au lieu d'être ici à cette heure, le ministre du Travail devrait être dans les régions houillères de la Nouvelle-Ecosse afin de se rendre compte de visu s'il y a quelque moyen de règler cette grève de mineurs. Le ministre, toutefois, n'est pas allé là-bas et il y a peut-être une raison pour cela. On m'assure qu'il a une excellente raison de ne pas s'y montrer. Il y a quelques années passées, alors que mon honorable ami était le représentant d'une union internationale, il visita la Nouvelle-Ecosse et aida à la direction d'une grève qu'avaient déclarée les employés du chemin de fer de la compagnie qui exploitait alors les houillères. Or, on prétend que, depuis cette époque, il est devenu l'homme le plus impopulaire du Canada aux yeux des mineurs et des ouvriers des aciéries.

Quant à moi, je juge intolérable que le ministre et le département du Travail ne tentent pas par quelque moyen d'améliorer la situation dans les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. Il serait peut-être imprudent pour le Gouvernement, je le concède, de prendre fait et cause dans le conflit actuel; cependant le Gouvernement devrait faire quelque chose du moment que les femmes et les enfants des mineurs en grève sont en proie aux tourments de la faim. Il nous faut ajouter foi aux déclarations que publient les journaux et qui viennent de gens respectables et nous savons qu'à Ottawa on a jugé nécessaire d'ouvrir un bureau où l'on reçoit des secours pour ces mineurs. Le ministre du Travail au lieu de venir dans cette Chambre pour y jeter un rayon de soleil devrait se trouver dans la Nouvelle-Ecosse en train de régler cette grève. Cet homme extraordinaire, le ministre du Travail, il me semble, a perdu de son prestige. Lorsque nous comparons ses déclarations faites avant les élections et ce qu'il a accompli depuis qu'il est ministre, nous nous demandons ce qu'il est advenu de ce nouveau pourfendeur de géants. Je n'ai pas l'inten-

tion de m'arrêter plus longtemps sur le "maiden speech" budgétaire du ministre du Travail.

Je désire profiter de cette occasion pour dire quelques mots sur un voyage que j'ai eu le privilège d'entreprendre l'an dernier en compagnie d'autres membres de cette Chambre et de sénateurs dans l'Union sud-africaine. Il n'est que convenable qu'un membre de la délégation de cette Chambre reconnaisse publiquement avec quelle courtoisie nous avons été accueillis dans l'Afrique du Sud et ailleurs. Monsieur l'Orateur, ce que je vais dire vous intéressera probablement car vous avez fait ce voyage en 1910 et il vous sera facile de suivre mes remarques et, j'espère, de les goûter. Le voyage fut entrepris sous le patronage de l'association parlementaire de l'Empire qui a une succursale au Canada. Tous les membres de cette Chambre ne font pas partie de cette association, mais ils le devraient; c'est une magnifique organisation, digne de l'appui de tous les membres du Parlement de ce pays. C'était là la première délégation parlementaire mixte du genre qui se rendait dans un dominion d'outremer. L'association parlementaire de l'Empire fut formée à l'occasion de la rencontre de plusieurs hommes d'Etat des dominions à Londres pour les fêtes du couronnement. En 1913, un certain nombre des membres du Parlement britannique firent la tournée de tous les dominions et, en 1916, des représentants des parlements de l'Empire se réunirent en une conférence à Londres pendant la guerre, visitèrent les districts de fabrication de munitions et se rendirent en France. Depuis l'armistice, une délégation non officielle a visité le Canada. Mais le programme de cette visite était des plus élaborés car des membres de tous les parlements, sauf celui de Terre-Neuve, devaient passer deux mois ensemble dans l'Afrique du Sud à étudier sur place les perspectives de l'Union et à échanger des avis sur les divers problèmes qui affectent l'Empire. A la tête de la délégation se trouvait le très honorable J. H. Thomas, alors secrétaire des Colonies, avec le vicomte Burnham comme assistant; et lorsque les délégués britanniques durent partir, alors qu'on se trouvait à Victoria-Falls, sir George Foster fut élu président. Je désire faire un compliment à sir George Foster. Il fit honneur au Canada au cours de ce voyage. Il fut certainement un des orateurs les plus éloquents de toute la délégation. Il reçut un accueil chaleureux dans l'Afrique du Sud et si on se rappelle qu'il célébra son soixante-dix-septième anniversaire dans le Zoulouland, il est vraiment extraordinaire qu'il ait rempli son rôle avec autant de vigueur. Je dirai que ce n'était pas là une mission commerciale en aucun sens du terme. C'était purement et simplement une visite fraternelle, si je puis m'exprimer ainsi. Les délégués canadiens furent choisis par un comité dont vous, monsieur l'Orateur, et le président du Sénat faisiez partie. La politique n'eut rien à faire dans ce cas. Le voyage ne touchait en rien à la politique et tous les partis furent représentés. Les délégués canadiens comprenaient sir George Foster, le sénateur Robert Watson du Manitoba, le sénateur Willoughby de la Saskatchewan, le sénateur Boyer de Québec, le député junior d'Ottawa (M. Chevrier), l'honorable représentant de L'Islet (M. Fafard), l'honorable représentant de la ville de Saint-Jean et des comtés de Saint-Jean-et-Albert (M. MacLaren) et moi-même, comme représentant de New-Westminster. Je regrette d'avoir à dire que pendant notre séjour au Transvaal, le sénateur Boyer dut revenir au Canada pour raison de santé et il lui fut impossible de terminer le voyage. Toutes les dépenses étaient aux frais du gouvernement sud-fricain sur l'ivitation duquel le voyage fut entrepris. Le général Smuts en avait été l'instigateur. Je n'ai pas, naturellement, à faire la revue du passé du général Smuts, à dire qu'il fut l'un des généraux boers qui firent la campagne contre nous pendant la guerre sud-africaine, comment plus tard, la paix rétablie, il devint un des sujets britanniques les plus loyaux et comment pendant la dernière guerre il prit une part active du côté des alliés. Le général Smuts est une des grandes figures de l'Afrique du Sud. Après l'invitation du général, on fit des élections dans l'Union sud-africaine et il se produisit un changement de gouvernement. Le général Hertzog, chef du parti nationaliste, s'empara du pouvoir. On ne le considère pas comme un impérialiste; de fait, au cours de la campagne électorale, son parti, d'après certaines déclarations, prêcha la sécession de l'Afrique du Sud du reste de l'Empire britannique. On s'attendait alors, à la suite de ces faits, que le général Hertzog retirerait l'invitation, mais au contraire elle fut renouvelée.

Nous nous embarquâmes à Québec le 25 juillet sur le vapeur "Montroyal" et arrivâmes à Liverpool le 1er août. Des représentants du Pacifique-Canadien nous reçurent avec toute la courtoisie possible. Nous sommes arrivés à Londres le même jour. Naturellement nous avons visité les Chambres du parlement, de même que le bureau de l'Association parlementaire de l'Empire, qui est sous la direction de sir Howard d'Egville, K.B.E., secrétaire de la succursale du Royaume-Uni. On nous fit l'accueil le plus cordial et on nous présenta des cartes d'entrée à la Chambre des communes et à la Chambre des pairs, où nous

prîmes place derrière la barre. On ne négligea rien pour rendre notre visite aussi agréable que possible; à vrai dire on nous accorda tous les privilèges des membres du parlement britannique. On fit tant et si bien qu'avant longtemps nous nous sentions virtuellement membres de la Chambre anglaise. A la Chambre des communes on nous servit un petit goûter où nous fîmes la rencontre des délégués anglais. Ils étaient au nombre de douze: le très hon. J. H. Thomas, secrétaire des Colonies, travailliste; M. W. J. Baker, député travailliste de Bristol-Est; M. le capitaine W. Brass, M.P., député conservateur de Lancashire, division de Clitheroe; et M. le vicomte Burnham, vice-président de la délégation. Je n'ai pas besoin de rappeler que lord Burnham est un des journalistes éminents de la Grande-Bretagne, étant propriétaire du *Daily Telegraph* de Londres. Il est président de l'Empire Presse Union depuis 1916. Un autre membre était le docteur W. A. Chapple, député libéral de Dumfriesshire, auparavant député à la Chambre de Nouvelle-Zélande, et auteur d'un nombre d'ouvrages plus ou moins techniques. Il y avait aussi M. le capitaine D. H. Hacking, O.B.E., député conservateur de Lancashire, division de Chorley; sir Robert W. Hamilton, député libéral d'Orkney et Shetland, qui pendant de longues années fut juge en chef de la Cour d'appel de l'Afrique orientale; sir Douglas Hogg, c.r., député conservateur de Marylebone, procureur général dans le premier ministère de M. Baldwin, et qui détient le même portefeuille dans le gouvernement actuel; M. Ramsey Muir, député libéral de Rochdale, professeur et historien bien connu et rédacteur du *Saturday Westminster Gazette*; M. Harry Snell, député travailliste de Woolwich-Est, conférencier bien connu et président de la British and American Ethical Society; M. le lieutenant-colonel A. A. Somerville, député conservateur de Berkshire, division de Windsor, pendant nombre d'années recteur à Eton; et M. James C. Welsh, député ouvrier de Lanark, division de Coatbridge; pendant plusieurs années M. Welsh fut mineur et il est l'auteur de l'ouvrage *The Underworld and Songs of a Miner*. Le secrétaire de la délégation britannique était sir Howard d'Egville. Sir Howard organisa la visite des représentants des parlements des dominions au couronnement du roi George V, en 1911; la visite d'une délégation des Lords et des Communes au Canada, à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande et au Sud-Africain, en 1913; et la visite au Royaume-Uni des représentants des parlements des dominions pendant la guerre en 1916. Il est rédacteur du Journal des parlements de l'empire et rapports sur les "Affaires étrangères", et auteur d'un nombre d'ouvrages traitant des questions impériales et des dominions d'outre-mer. Quelques-uns d'entre nous avons visité Wembley et je dois dire un mot à l'éloge de l'édifice canadien. Je suis persuadé que le Canada récolte des bénéfices appréciables de sa participation à l'exposition de Wembley; je vais en citer un exemple. Le gérant de l'édifice canadien, M. Tolmie, qui nous pilota, me dit qu'une fabrique de meubles, de Toronto, avait envoyé un étalage sans représentant. Les visiteurs s'intéressaient tant à ces meubles que M. Tolmie télégraphia à la compagnie à Toronto; le gérant s'en fut à Wembley et en très peu de temps, prit des commandes pour meubler trente magasins de Londres. Je suis heureux de ce que le Gouvernement ait décidé de maintenir l'édifice canadien encore une année à Wembley.

Grâce à la courtoisie de M. F. C. Wade, c.r., agent général de la Colombie-Anglaise, depuis décédé, les délégués canadiens assistèrent, de la loge royale, à la parade de l'Empire: nous vîmes ce soir-là défiler le spectacle de Terre-Nauve et du Canada; c'était magnifique. Je ne parlerai pas plus longtemps de notre séjour en Angleterre; mais avant de passer à autre chose je dois dire qu'à mon sens la situation est redevenue normale en Angleterre. Rien, nulle part, ne rappelait que ce pays venait de prendre part à une grande guerre. Le public anglais est tout simplement merveilleux; et j'en ai conclu que le cœur de l'empire est sain. Nous quittâmes Southampton le 8 août à bord le navire "Saxon" de la ligne Union Castle. Pendant le voyage, qui dura dix-sept jours, les délégués se réunissaient en conférence pendant une heure tous les matins à dix heures; tous les délégués assistaient à ces réunions que présidait M. Thomas. Nous discutions les questions impériales, surtout le problème de la colonisation.

Je dois dire que, d'une façon générale, on semblait être d'opinion que le Canada présentait les meilleures possibilités pour les émigrants de Grande-Bretagne et on eut maintes preuves du désir qu'avaient les autorités impériales de coopérer avec notre pays pour faciliter l'entrée au Canada d'immigrants d'un type désirable. Mais le Canada, de son côté, doit faire en sorte d'en prendre soin quand ils arrivent. On considère que c'est obligatoire et on pense que peut-être nous n'avons pas fait assez sous ce rapport-là.

A ce sujet, je dirai quelques mots de l'Australie. Dans l'Australie occidentale, j'ai appris une chose qui m'a vivement intéressé. Il y a là-bas ce qu'on appelle un "Ugly Men's Club". Cette association, formée pendant la guerre, a pour but d'aider les veuves de guerre

et leur famille en bâtissant des maisons qu'on leur laisse occuper à titre gratuit. Ce cercle est devenu une très puissante association, possédant d'immenses ressources et un grand nombre de membres. Maintenant que la guerre est finie, elle s'occupe des immigrants venant dans l'Australie occidentale et veille à ce qu'ils soient convenablement établis. Il serait bon d'avoir ici une association de ce genre pour veiller sur les immigrants à leur arrivée dans le pays.

Nous avons fait une courte escale à Madère. Ce fut un voyage très agréable: le *Saxon*, de même que les autres navires anglais à bord desquels nous avons voyagé, ont fait tout ce qu'ils ont pu pour nous rendre le voyage agréable. La perspective de rester dix-sept jours sur la mer ne me réjouissait guère, mais je dois avouer que j'ai regretté que le voyage ne fût pas plus long, tant il a été agréable.

Nous sommes arrivés au Cap le 25 août. C'est là que se trouve le Parlement; mais il y a une autre ville, Pretoria, à 1,000 milles de là, qui est le siège du gouvernement. La Chambre était en session, lorsque nous sommes arrivés au Cap. Nous avons été accueillis par un nombreux comité de réception, y compris le général Hertzog, premier ministre, des représentants du gouvernement et de la ville et des notables de la localité. Notre séjour au Cap a été charmant. Le premier ministre nous a offert un lunch au Parlement après quoi nous avons assisté à la séance de la Chambre. On y parle deux langues: l'anglais et le hollandais et cette dernière langue y est plus employée que le français dans cette enceinte. Un discours est prononcé en anglais, on y répond en hollandais; de même, une question peut-être posée en hollandais et on y répond en anglais, ce qui fait qu'il est très difficile de suivre le débat. Nous avons été aussi les hôtes du gouverneur général, le comte d'Athlone, qui nous a offert un dîner et une réception. Là nous avons rencontré un certain nombre de membres du Parlement, entre autres le général Smuts, qui m'a demandé de quelle partie du Canada je venais. En lui disant que je venais de la Colombie-Anglaise il m'a répondu: "Vous avez le problème oriental là-bas aussi, n'est-ce pas?" "Oui", lui répondis-je. A cela il rétorqua: "Il est à l'état très aigu ici; nous sommes d'avis qu'on devrait exclure les Orientaux et nous vous approuvons de vouloir les exclure du Canada". Toutes les personnes que j'ai rencontrées au Sud-Africain m'ont exprimé la même opinion. Il y a dans la seule province du Natal 165,000 Orientaux.

Nous avons remonté à bord du navire et nous avons continué notre voyage, arrivant à Port-Elizabeth, le 27 août et à East-London, le 29 du même mois. A ces deux endroits, on nous a présenté des adresses et fait diverses politesses. Ce voyage le long de la côte ne devrait pas être entrepris par ceux qui sont sujets au mal de mer, car, tout le long, la mer est très mauvaise. Elle est même si mauvaise qu'à Port-Elizabeth, les navires ne peuvent pas accoster et qu'il faut employer des allèges. A East-London, on ne peut même pas passer à bord de l'allège sans se servir d'un immense panier qui est suspendu à la grue du navire. On nous a dit que l'opération n'offrait généralement aucun danger; mais, cependant, il arrive parfois que le panier, chargé de six ou huit personnes, tombe à la mer et j'estime que cela ne doit pas être bien agréable avec tous les requins dont ces eaux sont infestées. Néanmoins, le débarquement s'est bien effectué.

Nous avons eu d'autres conférences à bord du navire et je dois dire que c'était un excellent privilège pour nous que de pouvoir converser avec les représentants de Grande-Bretagne sur les problèmes intéressant l'empire. J'ajouterai qu'on a regretté que le premier ministre du Canada ait refusé de participer à une conférence impériale et qu'il ait fait certaines déclarations jugées peu judicieuses, pour ne pas dire plus. On nous a demandé s'il était vrai qu'il y avait au Canada une tendance à se séparer de l'empire. Nous avons évidemment répondu qu'il n'y avait rien de la sorte. Au cours d'autres conférences qui eurent lieu pendant le voyage entre le Cap et Durban, nous avons parlé de l'Union sud-africaine. Nous avions avec nous des représentants de ce pays qui discutèrent longuement leurs propres problèmes concernant les indigènes et les Orientaux.

Nous sommes arrivés à Durban le 30 août et avons été l'objet d'une réception par un autre comité, alors qu'une adresse de bienvenue nous a été présentée. A Durban nous avons vu les délégués de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Les délégués australiens étaient au nombre de huit; le sénateur Thomas Given, président du Sénat depuis 1913; M. J. G. Bayley, nationaliste, représentant d'Oxley, Queensland; le sénateur J. F. Guthrie, représentant de Victoria, expert en laine bien connu et qui a rédigé sur ce sujet l'article de l'Encyclopédie Britannica. On voyait aussi l'honorable W. C. Hill, du parti agraire, ministre des chemins de fer et représentant d'Echuca, Victoria; le docteur W. R. N. Maloney, représentant travailliste de la circonscription Victoria-Melbourne; le sénateur J. E. Ogden, représentant la Tasmanie, ancien trésorier et ministre des mines et du travail de Tasmanie;

le major-général, sir Granville Ryrie, K.C.M.G., nationaliste représentant de Warringah, Nouvelle-Galles du Sud; ayant achevé une grande réputation dans la guerre des Boers et dans la dernière guerre et, enfin, M. W. A. Gale, C.M.G., secrétaire de la chambre des représentants et secrétaire honoraire de l'association parlementaire de l'Empire, section australienne.

Les délégués de la Nouvelle-Zélande étaient: sir John P. Luke, C.M.G., du parti ministériel et représentant Wellington-Nord; l'honorable A. F. Hawke, représentant d'Otago au conseil législatif; M. James Horn, libéral, représentant de Wakatipu à la chambre des représentants; M. E. J. Howard, travailliste, représentant Christchurch-Sud à la chambre des représentants. A Durban, nous avons été logés chez des citoyens de la ville et c'est ce qui s'est fait à bon nombre d'endroits au sud-africain. Cela n'était pas par économie, mais bien pour nous mieux faire connaître les milieux du Sud-Africain, nous créer des relations dans les familles, dans de meilleures conditions que nous n'aurions su le faire autrement. C'est une idée admirable et je pense que si des délégués étrangers viennent au Canada on suivra le même principe. C'est ce qu'il y a de mieux pour se renseigner.

Les délégués visiteurs ont été l'objet d'un banquet à l'hôtel Royal et il y a eu une assemblée à l'hôtel de ville. On nous a promenés par la ville et ses faubourgs. Durban est une ville magnifique et il est merveilleux de voir ce que les blancs, peu nombreux, ont su accomplir. Leurs hôtels de ville et édifices municipaux dépassent tout ce que nous avons au Canada. Nous avons aussi visité le nouveau bassin de radoub dont la construction se termine. Il coûtera £1,300,000. Une grande partie du travail a été exécutée par des prisonniers au tarif d'un shilling et trois deniers pour chaque homme par jour. Il y a quelques jours, l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) a présenté une résolution au sujet du travail des prisonniers et on m'a fait porter la responsabilité d'avoir clos cette discussion. En réalité, je voulais débattre le sujet, mais je n'en ai pas eu l'occasion parce que trop d'autres députés ont parlé avant moi. On trouve au bassin de radoub de Durban un magnifique exemple de ce que peut exécuter la main-d'œuvre des prisonniers. A d'autres endroits de l'Union sud-africaine—comme dans les mines d'or et de diamants—on se sert beaucoup de la main-d'œuvre des prisonniers. Je suis opposé à cela. Je m'oppose aussi à ce qu'on accorde des gratifications à certains prisonniers—les commerçants de drogues, par exemple,—qui se trouvent dans nos prisons. Je suis prêt à accorder des soulagements aux familles nécessiteuses des prisonniers quand cela est jugé nécessaire, mais je ne saurais appuyer la proposition de mon honorable collègue telle qu'elle l'a présentée. Cette résolution n'avait pas de forme définitive et on ne savait pas où elle pouvait nous conduire. On se sert beaucoup de la main-d'œuvre des prisonniers au Sud-Africain et c'est une chose qui m'a peiné. Il me semble que d'autres délégués venus d'autres parties de l'Empire y étaient aussi opposés.

L'hospitalité qui nous a été offerte fut très cordiale et très généreuse. Tout le monde fit son possible pour nous bien recevoir. Mon hôte m'a sacrifié tout son temps pendant que j'étais à Durban et a fait tout en son pouvoir pour me rendre le séjour agréable.

Le lendemain nous avons déjeuné avec l'administrateur de la province de Natal, sir George Plowman, C.M.G., et une autre réception civique a eu lieu le soir. Nous avons quitté Durban le 2 septembre par train spécial et cela marque le commencement réel de notre voyage. Le train était sous la direction du secrétaire de l'association parlementaire britannique, M. E. M. O. Clough, C.M.C., qui est aussi le greffier du Sénat de l'Union, section du sud-africain, et on avait tout fait pour que nous y trouvions tout le confort possible. Il y avait une douche, une bibliothèque, un salon de correspondance et même une chambre noire pour développer des photographies. Le train avait son bureau de poste et, à chaque ville, on nous apportait les journaux. Il y avait aussi un médecin, un préposé aux postes, un photographe officiel et un chef du mouvement des trains, tous absolument compétents.

Le programme était très chargé, mais s'est accompli comme il avait été réglé. On nous a donné comme hôtes certains membres de l'association parlementaire, section du Sud-africain.

C'étaient l'honorable E. J. Hansen, membre et président de la Chambre d'Assemblée de l'Union, le sénateur Reity, qui était président de l'Etat libre d'Orange et l'un des principaux lieutenants de Kruger durant la guerre des Boers, l'homme qui, de fait, rédigea l'ultimatum à la Grande-Bretagne; un homme superbe, d'une loyauté absolue maintenant, et très intéressant. Il vient de célébrer ses quatre-vingts ans. Il représentait le parti nationaliste. Il a avait aussi, son fils, le colonel honorable Senip Reity, représentant le parti de l'Afrique-Sud, et le sénateur P. Whiteside, représentant le parti ouvrier. D'autres parlementaires se joignirent à nous à différents endroits. Le général Smuts et le général Hertzog nous accompagnèrent ici et là. Nous avons parcouru 8,200 milles en chemins de fer

et 3,000 milles en automobile en Afrique-Sud. Des comités de réception nous attendaient partout et nous avons dû assister à une centaine de cérémonies officielles, la plupart solennelles. Nous avons visité toute l'Union Sud-Africaine et la plupart des territoires habités par les indigènes, y compris le Basoutoland, le Betchouanoland et la Souazie, cette dernière, protectorat d'empire, ainsi que la Rhodésie méridionale et septentrionale, de même que Lourenço Marquez, dans les possessions portugaises d'Afrique. C'est un pays merveilleux—un pays de soleil, de fleurs, de paysages charmants, et jouissant d'un climat magnifique. Sa production est très variée. On y trouve l'autruche, le mouton, la chèvre Angora, les bestiaux, les chevaux, le thé, le sucre, le coton, la banane, les citrons, l'ananas, le tabac, le maïs, le diamant, l'or, le cuivre, l'étain, etc. Nous avons visité plusieurs pépinières établies par l'Etat et dont on s'est très bien trouvé. Les édifices publics, salles municipales, galeries artistiques, musées, parcs, jardins zoologiques sont splendides, ainsi que les collèges d'agriculture et les fermes expérimentales. Quelques-uns des directeurs de ces collèges agricoles ont fait leurs cours en Canada. "L'Afrique enténébrée" n'existe plus. Les tribus indigènes terribles et guerrières dont on parlait naguère sont en grande partie civilisées. De même, les animaux sauvages d'autrefois ne se trouvent plus que dans les réserves de chasse. Les blancs en général ont fait beaucoup en Afrique-Sud, et quand on songe qu'ils ne comptent qu'un million et demi dans ce dominion, leur œuvre apparaît simplement merveilleuse. Il faut bien s'attendre à des désavantages. Ainsi, l'humidité fait défaut, et dans certaines régions, les sécheresses se prolongent. Nous sommes passés en des endroits où il n'avait pas plu depuis au delà d'un an. L'on s'est efforcé de remédier à cela par des travaux d'irrigation qui ont donné de grands résultats. Les maladies qui s'attaquent aux hommes et aux animaux en Afrique-Sud sont la malaria, la fièvre paludienne, la maladie du sommeil et autres. La malaria est très fréquente, surtout dans la Rhodesie. Tout le temps que nous fûmes dans la Rhodésie méridionale et septentrionale, le médecin nous prescrivit dix grains de quinine chaque jour. Il y a aussi la mouche tsé-tsé, et la peste des bestiaux qui s'attaquent aux chevaux et au bétail. Quelqu'un a dit que la maladie du sommeil était un mélange de lèpre et de tuberculose; en tout cas, c'est une maladie terrible. Puis il y a les insectes destructeurs, surtout la fourmi blanche qui fait de grands ravages. La fourmi blanche s'attaque aux arbres et au bois intérieur des maisons. Une maison qui paraît solide croulera tout à coup, la charpente rougie par cet insecte. Il y a aussi les sauterelles dont les ravages sont terribles dans ce pays. Il y a encore des serpents de toutes sortes. A Port Elizabeth, nous avions vu une ferme d'élevage de serpents.

Des VOIX: Oh! oh!

M. McQUARRIE: Je suis abstème. De sorte que ce n'est pas ma faute si j'ai vu des serpents. Mais il y en avait tant sur cette ferme que j'en ai vu en rêve longtemps ensuite. Il y a des serpents partout dans l'Afrique-Sud mais les gens ne s'en occupent pas excepté pour les tuer quand ils les rencontrent sur leur chemin. Mais il y a le naja noir que tout le monde y compris les indigènes craignent à cause de sa morsure dont personne ne revient. Tous les serums connus ne peuvent rien contre la morsure du naja noir . En parcourant les plantations de sucre et de coton où les serpents sont nombreux, j'avais réellement peur et je n'avançais qu'avec grandes précautions. Quelqu'un du pays me dit de ne pas craindre qu'ils ne nous attaqueraient pas. "Mais le naja noir", lui dis-je. "Ne vous en occupez pas" me dit-il, lui non plus ne vous mordera pas à moins que vous vous trouviez en travers de son trou". La difficulté était de savoir où se trouvait le trou. Dans les rivières et autres cours d'eau de l'Afrique-Sud les crocodiles abondent. En général, les choses peuvent sembler des plus agréables, mais il faut de la prudence dans ce pays.

M. FORKE: La prohibition y est-elle en vigueur?

M. McQUARRIE: La prohibition n'y est pas en vigueur; on prétend là-bas qu'une telle mesure n'est pas nécessaire. Je dirai que l'usage du thé a de beaucoup diminué la consommation de l'alcool et des boissons enivrantes en général. L'habitude de boire le thé a atteint des proportions extraordinaires dans l'Afrique du Sud. On vous éveille à six heures du matin pour servir le thé et à onze heures de l'avant-midi tout le monde doit prendre le thé bon gré mal gré. On sert le thé dans tous les magasins, les bureaux, les banques et autres institutions; s'il n'y en a pas à portée, on va en chercher. Puis, on sert le thé au cours de l'après-midi, vraiment, en toute occasion; c'est un pays merveilleux pour sa production du thé. Mais l'usage des boissons alcooliques n'est pas prohibé; les gens de l'Afrique du Sud disent qu'il n'est pas nécessaire d'adopter une telle mesure et ils affirment que leur pays produit le raisin en si grande quantité que l'on n'y adoptera jamais la prohibition. Sur le convoi qui nous transportait se trouvaient toutes sortes de boissons

rafraîchissantes,—whiskey, vins, bières, et même si vous vouliez vous montrer exigeant, du champagne. Tout était gratuit y compris le tabac sous toutes ses formes; c'est un pays merveilleux.

Nous visitâmes plusieurs endroits. Je ne puis les énumérer tous, mais j'en mentionnerai quelques-uns. D'abord Tongaat, Umfollozi, Empaangeni et Eshowe dans le Zoulouland. Peut-être, si cela vous intéresse, devrais-je dire quelques mots du Zoulouland. On y voit certaines coutumes qu'approuveraient certains honorables députés. Dans le Zoulouland, on ne porte guère de vêtements. Les familles sont assez nombreuses, mais il n'est pas nécessaire d'acheter des vêtements pour les enfants jusqu'à l'âge d'environ douze ans; on ne porte pas de vêtements parce que ces derniers ne sont pas nécessaires. La température est telle que vous n'avez pas besoin de vous couvrir; d'ailleurs, le port des vêtements n'est qu'une habitude. J'ai vu une dance de guerre dans laquelle figuraient 2,000 guerriers Zoulous portant des plumes, le corps peint et armés de leur formidable bouclier et de leur lance. Il était des plus imposants de voir ces 2,000 guerriers zoulous exécutant cette dance de guerre, et j'imagine qu'ils doivent être des adversaires formidables dans un combat réel. Cette dance consiste surtout à battre des pieds. Lorsque ces 2,000 Zoulous frappaient du pied à l'unisson—et ce ne sont pas des pieds mignons—la terre même où nous nous trouvions tremblait. 200 femmes zouloues prenaient également part à cette dance de guerre; elles étaient apparemment là comme parures. Leur costume comprend surtout un collier. (*Exclamations.*) Elles étaient très modestes cependant; le degré de moralité est très élevé vraiment chez les Zoulous; à ce que j'ai pu en juger, ces femmes zouloues étaient aussi à leur aise et aussi fières d'elles-mêmes que le sont les dames de ce pays dans une salle de bal. (*Exclamations.*)

Tout semblait dans l'ordre. Ces femmes étaient très jolies. Chez les Zoulous, un homme peut avoir plusieurs femmes, mais il y a un désavantage—il lui faut les acheter. S'il remarque une jeune fille dont les charmes l'attirent, et qu'il désire épouser, il va trouver son père et fait un dépôt consistant en une tête de bétail, après quoi la jeune fille devient sa fiancée. Il complète le marché en payant huit ou dix têtes de bétail pour la jeune fille. Mais il lui faut travailler fort pour obtenir ces animaux à moins que son crédit ne soit bon. Naturellement, les Zoulous ont leurs Duns et leurs Bradstreets, et si un homme est bien coté, il peut obtenir son épouse d'abord et payer ensuite. Lorsqu'un homme a trois femmes il cesse de travailler; il prend sa retraite. Nous interviewâmes un vieil indigène et par l'entremise d'un interprète nous lui demandâmes depuis combien de temps il n'avait pas travaillé et il répondit qu'il y avait si longtemps qu'il en avait perdu la mémoire. Il dit qu'il ne travaillait pas parce qu'il avait trois femmes. J'expliquerai aux honorables députés qui songeraient à aller là-bas que cette proposition comporte un autre désavantage, et c'est que si vous avez trois femmes, vous devez avoir trois maisons. On juge dans ce pays que trois femmes mariées au même homme ne peuvent vivre ensemble. Leurs maisons ne sont pas comme les nôtres. Ce sont des huttes de paille ou de terre et autres matériaux de ce genre; cependant, pour eux, ce sont des maisons. Pour ce qui est du travail, j'expliquerai que même les blancs ne sont pas supposés travailler. Règle générale, les blancs ne travaillent pas dans l'Afrique du Sud. Ce n'est pas la place des blancs qui veulent gagner leur vie en travaillant, sauf pour celui qui a un métier. Les noirs y sont trop nombreux. Les noirs sont dans une proportion de huit ou neuf à un. Ils travaillent pour un salaire minimum, un shilling par jour environ, et les ouvriers sont légion. La propagande sud-africaine dit qu'il ne faut conseiller à personne d'aller s'établir dans l'Afrique méridionale à moins d'avoir un capital d'au moins deux mille livres, ce qui équivaut à environ dix mille dollars. Nous visitâmes aussi Pietermaritzburg, Cedera, Howick et Ladysmith, où nous vîmes des vestiges du fameux siège. Je causai avec quelqu'un qui avait été témoin de tout le siège. Nous visitâmes aussi les champs de bataille de Colenso, de Wagon-Hill et de Spion-Kop. A Colenso, nous visitâmes l'usine électrique, une immense usine installée par les chemins de fer sud-africains. Ce n'est pas une usine hydraulique; il faut apporter le charbon d'une distance de soixante milles, mais on croit que cela va rapporter de beaux profits. On va électrifier ces chemins de fer sur une partie du réseau. Nous y gagnerions à électrifier nos chemins de fer là où il nous est possible de nous procurer de l'énergie hydroélectrique. J'ai été frappé de ce fait: si ces gens trouvent profit à créer de l'énergie électrique avec du charbon transporté à une aussi grande distance nous devrions trouver profit, dans notre pays, à adapter l'électricité à nos chemins de fer là où nous pouvons nous procurer de l'énergie hydroélectrique. Puis nous visitâmes les mines de Waschbank et de Harrismith. A ce dernier endroit nous vîmes une mine de charbon. Nous visitâmes aussi Cocolon et West-

[M. McQuarrie.]

minster. Westminster est un domaine qui appartient au duc de Westminster. Le duc était au Sud-africain durant la guerre des Boers. Il y a dépensé beaucoup d'argent pour aider aux citoyens britanniques à aller s'y établir. Il a un domaine merveilleux et il vend aux colons des fermes payables à longs termes. Il fait énormément de bien.

Puis, nous allâmes à Maseru, dans le Basoutoland. C'est une toute autre chose que le Zoulouland. L'élévation du sol y est d'environ 6,000 pieds et le climat y est parfois très froid. Non seulement il y faut se vêtir, mais encore il faut des couvertures de laine. A Matseru, il nous fut donné d'assister à un spectacle merveilleux, appelé "pitso", réunion d'environ 20,000 hommes à cheval et de 25,000 femmes et vieillards à pied. C'était quelque chose comme ce que nous appelons un "powwow". Le gouverneur général de l'Union Sud-africaine était là. C'est aussi l'administrateur des territoires des indigènes. Les chefs des indigènes du Basoutoland étaient aussi présents. Il y en avait de vingt-cinq à trente. Le gouverneur général et sa suite occupaient une estrade; en face d'eux, sur une autre estrade, se trouvaient les chefs Basoutos, vêtus de costumes très originaux. Il y en avait qui portaient de longs manteaux, des chapeaux à haute forme et des guêtres. D'autres portaient des uniformes. On voyait un homme portant un uniforme complet de colonel; un autre portait un superbe uniforme avec des boutons en cuivre et, sur ses épaules, l'inscription "Lift attendant". Il était fier de son costume.

Nous assistâmes au "pitso" et les discours des chefs des indigènes nous furent traduits, du moins au gouverneur général, je suppose, mais nous pûmes les comprendre. Le grand chef y fit un discours à peu près comme ceci:

Nous désirons que vous transmettiez à Sa Majesté le Roi l'expression de notre loyauté. Nous désirons que vous lui disiez que nous sommes parfaitement satisfaits de l'administration qui nous est donnée par les fonctionnaires britanniques et que nous ne désirons pas changer.

Il en était de même dans tous les territoires des indigènes, et je crois voir là un compliment remarquable à la façon dont les fonctionnaires britanniques gouvernent ces indigènes. Ils ne les gouvernent pas. Ils les punissent quand cela est nécessaire, mais ils sont justes et raisonnables. Ils rendent la justice britannique ordinaire qui plaît aux indigènes, et ces derniers sont satisfaits de cette administration.

Nous assistâmes aussi à un conseil des chefs du Basoutoland, c'est-à-dire du parlement. Il y a là le chef du gouvernement, le chef de l'opposition, les ministres et ainsi de suite. Le parlement fut ouvert par le gouverneur général en bonne et due forme. Il y eut le discours du budget et les choses se passèrent de la façon ordinaire. On y faisait les choses très dignement. Il y avait là un vieux chef, leader de l'opposition, qui était merveilleux; il pesait énormément, quelque chose comme 575 livres. Il était si grand que, lorsqu'on commanda un complet pour lui chez un tailleur de la rue Bond, ce tailleur écrivit pour dire qu'il avait dû y avoir erreur dans les mesures, car il ne croyait pas qu'il pût se trouver d'homme aussi gros que cela. Plusieurs lettres durent être échangées avant que le vieux chef pût se procurer cet habit. Ils n'ont pas d'indemnité bien considérable, mais ils sont logés et nourris et ils paraissent s'en bien trouver.

Les indigènes de l'Union Sud-africaine sont très satisfaits de leur sort à la condition qu'ils ne soient pas éduqués. Puis, nous allâmes à Bloemfontein où nous vîmes un monument de guerre érigé par les femmes canadiennes, par l'entremise des Filles de l'Empire. C'est une belle colonne de granit canadien sur laquelle sont inscrits les noms des endroits où les soldats canadiens se sont battus. Elle repose sur une base rectangulaire et l'on y a gravé des feuilles d'érable avec les noms des soldats et de leurs régiments. Ce monument fut dévoilé par le gouverneur général de l'Union Sud-africaine, le comte d'Athlone, le 17 septembre 1924. Le général Hertzog, premier ministre, et plusieurs autres hauts fonctionnaires étaient présents. A ce propos, je pourrais dire que les Boers ne paraissent pas avoir de ressentiment contre les Canadiens. Ils ne semblent pas ressentir d'amertume du fait que nos soldats prirent part à la guerre des Boers et les combattirent; ils sont fort sympathiques aux Canadiens. Nous nous rendîmes également à Queenstown, Butterworth, Umtata, de nouveau à London-Est, à Kingwilliamstown, Alice; à ce dernier endroit nous visitâmes le Lovedale Native College. C'est un collège où se trouvent environ 700 hommes et 300 femmes indigènes. On leur donne toutes sortes de cours d'ordre technique et certains suivent un cours classique. On y instruit les indigènes. Ceux-ci pratiquent tous les sports des blancs, sauf le golf. Ils jouent au tennis, au football, au cricket et à tous les jeux semblables. Ils ne sont pas encore rendus au golf, mais je suppose qu'ils y arriveront bientôt. Les opinions diffèrent beaucoup en Afrique du Sud quant à l'opportunité d'instruire les indigènes. De fait, plusieurs personnes me dirent que c'était une faute grave et qu'on ne pouvait avoir autant de confiance dans un indigène instruit qu'en un autre qui

n'a reçu aucune éducation. Naturellement, je ne sais pas ce qu'il en est réellement. Mais les gens qui dirigent ces collèges pensent que, tôt ou tard, il faudra instruire les indigènes et qu'il vaut autant commencer dès maintenant.

Nous nous sommes rendus à Grahamstown, puis nous sommes revenus à Port-Elizabeth et ensuite à Oudtshoorn qui est située au centre de la région des autruches. L'élevage des autruches n'est plus aussi rémunérateur qu'autrefois et on nous dit que cela est dû à ce que les femmes ne peuvent porter de plumes d'autruches en conduisant les automobiles. D'un autre côté, il y a beaucoup d'autruches en Afrique du Sud. Nous nous rendîmes à George et Knysna et, à ce dernier endroit, nous visitâmes une forêt vierge. Nous avons visité Graff-Reinet, Cradock-Middleburg et Bulowayo. Nous sommes allés également aux collines Matoppos et nous avons visité la tombe de Cecil Rhodes, qui se trouve au sommet d'une montagne. Le tombeau est de granit et porte cette simple inscription: "Ici reposent les restes de Cecil John Rhodes". On vénère beaucoup en Afrique du Sud la mémoire de Rhodes, surtout les Anglais. La tombe de Jameson est située au même endroit, tout près de celle de Rhodes. Ensuite, nous partîmes pour Salisbury, qui est la capitale de la Rhodésie du Sud. Nous y fûmes reçus par le Gouverneur général, sir John Chancellor. Nous nous sommes rendus aux ruines de Zimbabwe, où étaient situées, prétend-on, les mines de Salomon, ruines fort anciennes et intéressantes. Une grande controverse s'est produite au sujet de l'époque où ces monuments furent réellement construits; mais on suppose que les édifices furent érigés il y a environ mille ans. Nous avons traversé la réserve de chasse de Sabie, dont la longueur est d'environ 200 milles. Le train arrêtait chaque fois qu'un animal quelconque apparaissait et nous avons vu diverses espèces d'animaux sauvages de l'Afrique du Sud. Le mécanicien lançait un coup de sifflet quand l'animal paraissait à la droite du train et deux coups, quand il se montrait à la gauche. Quand des animaux intéressants apparaissaient, le train arrêtait. Une fois, le train arrêta et nous vîmes à environ 75 verges du train un lion à longue crinière noire. Il était fort intéressant de voir le roi des animaux dans son milieu propre.

Nous nous sommes rendus aux chutes Victoria. Je ne tenterai pas de les décrire à la Chambre, mais elles sont plus larges et environ deux fois plus hautes que les chutes Niagara. C'est un spectacle magnifique. La rivière Zambesi qui coule au-dessus des chutes, avec ses eaux colorées, le paysage tropical, les effets de lune et le tout à l'avenant, constitue le plus beau spectacle que j'aie jamais contemplé en ma vie, je pense. Aux chutes Victoria, les délégués britanniques nous quittèrent. Ils avaient appris que les élections devaient avoir lieu bientôt et ils partirent pour la Métropole. Nous nous rendîmes à Livingstone, qui est la capitale de la Rhodésie du Nord et nous y fûmes reçus par le Gouverneur général, sir Herbert Stanley, K.C.M.G. Ensuite, nous sommes allés à Mafeking et nous avons vu les gisements alluviaux de diamants. On trouve tellement de diamants maintenant en Afrique du Sud qu'on craint que, à moins que l'on ne réglemente plus sévèrement la production, le prix ne tombe. Jusqu'à ces derniers temps, on extrayait les diamants des mines appartenant aux grandes coalitions et l'on pouvait réglementer la production; mais maintenant on trouve aussi des diamants dans les gisements d'alluvion que l'on a découvert dans toute l'Afrique du Sud et les diamants deviennent communs, si communs, en réalité, que depuis notre départ de ce pays, on a présenté à la Chambre un projet de loi destiné à en réglementer la production et la vente. Le gouvernement va tenter de s'en charger lui-même. La production de diamants en Afrique du Sud a dépassé 222 millions de livres. On trouva le premier diamant en Afrique du Sud l'année de la confédération canadienne et ces 222 millions de livres représentent la valeur des diamants que l'on a vendus depuis. Nous avons visité également la mine de diamants la plus considérable du monde, la mine Premier. A cet endroit, on nous reçut à déjeuner et l'on demanda au gérant de la mine d'adresser la parole. Au lieu de faire un discours, il porta cette santé aux dames:

"Que Dieu bénisse les dames; si ce n'était des femmes, le diamant ne vaudrait rien du tout. Puissent les dames désirer toujours des diamants et puissent-elles toujours trouver des hommes disposés à leur acheter des diamants."

Nous avons visité Johannesburg et ses mines d'or. L'Afrique du Sud a extrait environ pour £749,000,000 d'or. Je remarque ce qui suit dans une dépêche de Johannesburg, en date du 27 mars:

> Après une absence de plus de dix ans le souverain d'or a reparu aujourd'hui tout le long du district et 400,000 furent distribués aux mineurs en salaires hebdomadaires.

De sorte que les honorables députés peuvent voir qu'il se fait de grosses affaires. Nous nous rendîmes à Pretoria, où nous avons pu admirer les superbes édifices du gouvernement. Le parlement siège au Cap, et la prorogation

arrivée les unionistes et leur personnel s'en vont à Pretoria pour y demeurer le reste de l'année. Puis nous sommes allés à Lorenço Marquez dans l'Afrique orientale portugaise, après quoi nous allâmes visiter Messina et ses mines de cuivre. L'exploitation du cuivre est une des grandes industries de l'Afrique du Sud et cette visite nous a vivement intéressés. De là nous poursuivîmes notre route vers Potchefstroom, Rustenburg et Kimberley. A Kimberley il nous a été donné de voir des mines considérables de diamants. J'en ai vus là plus que je m'attends de ne jamais en voir de ma vie. Sur une seule table il y en avait pour £150,000, mais je ne pus en prendre aucun étroitement surveillés comme nous l'étions; sans doute parce qu'on savait que nous étions des politiciens. Près de Kimberley nous sommes allés visiter le champ de bataille de Magersfontein. Et nous nous mîmes en route pour le Cap où quatre jours durant nous fûmes l'objet de grandes réceptions, qui se terminèrent par un banquet d'adieu dans les édifices du parlement. Le président était l'Orateur de la Chambre, qui nous accompagnait dans ce voyage. On nous a dit que cette visite, au point de vue de l'Afrique du Sud avait eu pour résultat d'unir plus étroitement les deux races, et ce nous fut une occasion d'échange de vues entre les Sud-Africains et les délégués de l'Angleterre et des autre dominions. A Maseru (Basoutoland), s'est tenue une importante conférence à laquelle ont participé le gouverneur général de l'Afrique du Sud, le secrétaire des colonies, tous les délégués de la mère-patrie et des autres dominions ainsi que de l'Afrique du Sud. A cette réunion M. Thomas, au nom de la délégation du Royaume-Uni, a invité les délégués des dominions à visiter l'Angleterre au cours de l'année 1925. Depuis le gouvernement anglais a changé, mais je ne crois pas qu'on retire l'invitation. C'est donc un avantage pour un député qui désire faire un voyage de ce genre, et s'il est assez heureux pour être choisi comme délégué, d'aller visiter l'Angleterre peut-être pas cette année, mais nul doute un peu plus tard. On parle aussi d'un voyage en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Ce voyage n'avait qu'un but éducatif, et parmi les choses qu'il m'a été donné d'apprendre il y a que l'Afrique du Sud a un très brillant avenir. Mais il y a le problème de race et il est bien difficile de dire ce qui adviendra; les noirs voient grossir le chiffre de leur population et les blancs ont peine à garder le leur. Il devient nécessaire de stimuler l'émigration blanche vers l'Afrique du Sud; malheureusement un blanc ne peut y vivre à moins d'avoir un capital pour commencer. Il y a aussi un problème oriental. Je reviens du sud de l'Afrique plus attaché que jamais à mes sentiments sur la question orientale et je pourrais dire qu'il en est de même des délégués qui m'accompagnaient. Un des hommes éminents avec qui je me suis entretenu m'a assuré qu'il partageait entièrement notre opinion; il me disait que le Canada était un pays de race blanche et qu'il devait rester tel. De sorte que je suis plus convaincu que jamais que la vraie politique du Canada est de tenir les Orientaux éloignés.

J'en suis venu à la conclusion que l'Afrique du Sud ne se séparera pas de l'empire britannique. On a bien parlé de sécession au cours de la dernière élection mais j'ai pensé que ce n'était qu'en vue de certains avantages politiques. Je ne pense pas que le général Hertzog soit plus partisan de la sécession de l'Afrique du Sud de l'empire que je ne suis moi-même en faveur de la sécession du Canada. A preuve de ce que j'avance je ne veux citer que le compte rendu d'un discours prononcé par M. Thomas à Kimberley:

"Je m'en retourne absolument convaincu que quoiqu'on ait dit au cours de la campagne électorale, qu'elle qu'ait été la crainte éprouvée à l'égard d'un dessein de s'émanciper de l'Union Jack, ces sentiments ne sont partagés que par une minorité mal inspirée et insignifiante de la population de l'Afrique du Sud". a déclaré M. Thomas aux applaudissements de ses auditeurs; il a ajouté: "D'après tout ce que j'ai vu j'ai la conviction que les Hollandais et les Anglais aiment tous deux l'Afrique du Sud et que tous deux sont convaincus qu'ils doivent coopérer à son salut final". (Applaudissements).

Le second point c'est qu'il s'offre de grandes perspectives en Afrique du Sud. Je voudrais voir plus de blancs, mais je ne retourne pas au pays pour dire que l'Afrique du Sud est l'endroit où les sans-travail doivent venir. Vous ne voulez pas inonder les villes de l'Afrique du Sud de chômeurs. Si des gens sont pour y venir, nous voulons qu'ils possèdent assez de capitaux pour pouvoir attendre jusqu'à ce qu'ils puissent se maintenir. Telle est mon impression sur la question d'immigration".

Les perspectives d'augmenter le commerce entre le Canada et l'Afrique du Sud sont très brillantes; il se fait, à la vérité, beaucoup d'affaires entre ce pays et le Canada dès aujourd'hui. Mais ce n'est que d'une façon: le Canada vend à l'Afrique du Sud. A certaines questions que j'ai posées en Chambre, il y a quelques jours, j'ai reçu des réponses indiquant que le Canada subventionne une ligne de vapeurs des ports de l'Atlantique à ceux de l'Afrique du Sud, mais le commerce est dans un seul sens; c'est un service du Canada à l'extérieur. Le renseignement donné tend à montrer aussi que ce commerce s'améliore. On évaluait les cargaisons d'origine ca-

nadienne expédiées du Canada à l'Afrique du Sud à $4,082,959 en 1921; à $4,108,142 en 1922; à $5,305,222 en 1923 et en 1924, à $6,511,160. Il semble donc que les affaires se développent; et toutes ces marchandises viennent des ports de l'Atlantique. Suivant les apparences, rien ne s'expédie des ports du Pacifique, et voici une excellente occasion d'encourager le commerce de l'Ouest canadien au Sud-Africain. A mon avis, l'Ouest canadien est traité désavantageusement et il devrait y avoir quelque ligne subventionnée des ports du Pacifique. Il se fera là-bas un grand commerce de bois de construction, entre autres, et les Sud-Africains ont besoin de nos merrains pour boîtes. J'ai visité plusieurs plantations et j'ai constaté que les merrains sont fort demandés. J'ai constaté que ces merrains viennent de Norvège et de Suède. C'est un commerce considérable et il s'accroîtra énormément dans l'avenir. Je me suis aperçu que les planteurs sud-africains n'ont pas reçu de liste de prix du Canada et n'ont pas songé du tout à acheter les merrains canadiens. On m'a dit toutefois que, toutes choses égales par ailleurs, les Sud-Africains aimeraient mieux acheter les merrains canadiens que ceux de la Norvège et de la Suède. Je disais donc qu'il y a là des affaires considérables à faire et le Gouvernement, je pense, devrait s'enquérir de ce qu'il est possible de réaliser.

Le commerce des autos est fort étendu à l'heure actuelle. Nous avons vu des voitures canadiennes de diverses marques et il est possible d'en accroître la vente. Le Sud-Africain est un pays où un grand nombre d'autos sont en usage. Vous pouvez aller n'importe où en auto. Les distances ne comptent pas du tout en ce pays et les chemins sont vraiment bons. Tout agriculteur a son auto ou désire en posséder un, et l'auto est généralement employé pour fins de transport. Il y a là un débouché. Nous vendons beaucoup d'autos actuellement, mais nous pouvons en vendre davantage. En 1922, le Sud-Africain a importé 4,840 autos évaluées à £926,512. Le nombre des autos américains importés s'élevait à 1,944, celui des voitures anglaises, à 139, et celui des voitures canadiennes, à 2,625. Le fabricant anglais ne fabrique pas le genre de véhicule qu'il faut au Sud-Africain.

En plusieurs localités, nous avons vu des instruments agricoles fabriqués au Canada. C'est là un excellent débouché pour notre commerce. Nous pouvons accroître notre commerce, mais n'oublions pas que le commerce doit s'opérer dans les deux sens. Le Sud-Africain nous accorde aujourd'hui la préférence, et voilà pourquoi nous faisons ces ventes. Mais le Sud-Africain va-t-il continuer à nous traiter ainsi si nous n'achetons pas de lui? Le Sud-Africain peut être le fournisseur du Canada tout aussi bien que nous sommes le sien. Nous achetons de l'étranger, de pays en dehors de l'empire, des marchandises produites aujourd'hui au Sud-Africain. Pourquoi ne pas acheter du Sud-Africain? Je conseille fortement au Gouvernement de faire quelque chose pour conserver l'amitié du Sud-Africain, parce qu'il est un de nos bons clients et que ses habitants sont les grands amis des Canadiens.

Trois d'entre nous, le député de Saint-Jean-et-Albert (M. MacLaren), le sénateur Willoughby et moi, décidâmes de revenir par voie de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Nous avons quitté le Cap le 29 octobre, avec les délégués australiens et néo-zélandais, à bord de l'*Euripides*, de la ligne Aberdeen, et nous sommes arrivés à Albany, le 13 novembre, mais nous n'avons pu débarquer à cause des réglements de quarantaine et avons manqué les raccordements de chemins de fer. Nous avions l'intention de traverser le continent par voie ferrée, et le ministère des chemins de fer avait pris des mesures touchant notre transport, mais un autre département de l'administration nous a refusé la permission de débarquer, et nous avons dû donc continuer notre voyage à bord du vapeur, à travers la grande baie australienne, et sommes arrivés à Melbourne, le 17 novembre. Le secrétaire de la section australienne de l'"Empire Parliamentary Association" nous y a accueillis, a mis des autos à notre disposition et on nous a reçus royalement. Nous avois pris un goûter aux édifices du parlement, à Melbourne, et on nous a fêtés de plusieurs autres manières. Nous nous sommes présentés aussi chez le gouverneur général et plusieurs parlementaires sud-australiens nous ont rencontrés à Melbourne, où sont situés aujourd'hui les édifices du parlement, bien qu'une nouvelle capitale soit à se construire. Nous avons quitté Sydney le jour suivant, par le rapide de Sydney. Dans le train nous avons vu, disposées à notre intention, des boîtes échantillons de diverses espèces de fruits secs australiens, raisins et fruits de ce genre, et ils soutiennent très avantageusement une comparaison, je dois le dire, avec n'importe quels fruits secs que j'aie vus.

A Sydney, le secrétaire du premier ministre nous attendait et nous a montré la ville; elle est merveilleuse. Melbourne a une population de 900,000 habitants et Sydney est une ville dont la population dépasse le million. Le premier ministre de la Nouvelle-Galles du Sud, sir George Tuller, s'est mis en frais pour nous.

Quand nous le remerciâmes pour son obligeance, il nous dit qu'il était heureux de nous

rendre ainsi l'hospitalité qu'il avait reçue en Canada quelques années auparavant.

Le gouvernement australien nous invita à faire un séjour dans le pays. L'Australie traverse une période de prospérité. Le rendement de l'industrie lainière a été abondant et la laine s'est bien vendue. La récolte de blé a été aussi remarquable, comme les prix qu'elle a rapportés. Nous n'avons pas vu d'Orientaux dans l'Australie. Cela nous prouve que tout pays peut se passer de la main-d'œuvre orientale. Mon passage en Australie m'a convaincu que le Canada n'a rien à craindre des suites de l'exclusion des Orientaux dans l'industrie.

En Australie on s'est beaucoup intéressé à la convention de commerce passée avec le Canada. Quelqu'un paraît avoir provoqué une opposition à cet arrangement. On affirme aux Australiens que le Canada préfère commercer avec les Etats-Unis plutôt qu'avec l'Australie, et cette propagande a produit son effet. Nous avons tâché de dissiper cette erreur, mais je crains que nous n'y ayons pas complètement réussi, vu que la ratification de la convention avec l'Australie se fait encore attendre de notre part. Je ne comprends pas l'attitude fâcheuse du Gouvernement à cet égard. La convention est signée, mais elle n'a pas encore été communiquée à la Chambre. Le ministre ne nous en a pas fait connaître les détails et il a toujours refusé de la déposer sur le bureau. j'ai lu cependant dans le *Bulletin des renseignements commerciaux,* n° du 11 octobre, qu'une convention de commerce avait été passée entre le Canada et l'Australie. A son retour des antipodes, le ministre lui-même nous a appris qu'il avait conclu un arrangement commercial avec l'Australie, dont le Canada bénéficierait grandement. Qu'est devenu cet arrangement depuis lors? Les Australiens commencent à s'en inquiéter et nous aussi. Je possède quelques télégrammes envoyés de la Colombie-Anglaise par certaines maisons de commerce. En voici un daté du 25 de mars:

Nous vous prions d'user de votre influence pour faire approuver sans délai par la Chambre la convention commerciale passée avec l'Australie, et ce sans modification, car elle est avantageuse non seulement à notre industrie papetière, mais à toutes les autres industries canadiennes. Vu le grand nombre d'ouvriers canadiens employés à la fabrication du papier, cette industrie est plus importante encore pour le Canada que la culture des fruits en Californie.

POWELL RIVER COMPANY LIMITED.

En voici une autre datée du 24 de mars:

Nous vous prions de vous occuper immédiatement de faire ratifier sans modification la convention australienne, parce qu'elle est avantageuse au Canada en général et à l'industrie papetière en particulier.

PACIFIC MILLS LIMITED.

Pourquoi le Gouvernement ne soumet-il pas la convention à la ratification des Chambres. Je ne saurais dire, mais il est bruit que les horticulteurs de la Californie y sont pour quelque chose. On dit qu'ils sont hostiles à la convention. Comme je le disais, l'industrie papetière et les autres industries du Canada doivent passer avant les intérêts des horticulteurs de la Californie. Pourquoi ne ferions-nous pas venir autant que possible nos fruits de l'Australie et du Sud-Africain et autres parties de l'empire britannique? Pourquoi ne pas réduire nos importations à provenance des Etats-Unis? Nous avons toutes les raisons du monde d'en agir ainsi. Evidemment, la convention soulève de l'opposition quelque part; on dit que cette opposition vient des progressistes. Je ne sais si le fait est exact; mais je ne comprends pas qu'ils puissent être opposés à l'arrangement sans être en même temps contraires à toutes augmentation des droits de douane sur les produits similaires des Etats-Unis. Je ne m'attarderai pas à discuter les détails de la convention dont il est question dans le *Bulletin des renseignements commerciaux.* Cependant je dirai que nos relations commerciales avec l'Australie seront sérieusement mises en danger si la convention n'est pas bientôt ratifiée par la Chambre comme il convient.

Mon avis est que le Canada dvrait avoir plus d'agents commerciaux en Australie et en Afrique du Sud. Nous en avons un à Melbourne, mais je ne crois pas que nous en ayons à Sydney qui est la ville la plus importante de toute l'Australie.

Nous sommes partis de Sydney le 20 novembre à bord du *Makura,* vapeur de la ligne Canada-Australie, et sommes arrivés à Auckland, Nouvelle-Zélande, le 24 novembre. Nous y fûmes reçus par les autorités municipales et des représentants du gouvernement. Notre séjour à Auckland fut des plus agréables. Le ministre de la justice et de l'éducation, sir John Parr, se montra très empressé auprès de la mission et nous invita à rester un mois en Nouvelle-Zélande aux frais du gouvernement. Nous y fîmes la rencontre de M. Croft, l'agent commercial canadien, qui y fait œuvre utile. La Nouvelle-Zélande est une contrée des plus prospères. On n'y reçoit pas d'Orientaux. La Nouvelle-Zélande s'en passe très bien. Pourquoi le Canada n'en ferait-il pas autant?

Nous continuâmes notre voyage jusqu'à Suva. Sur notre navire, comme sur tous les autres, on avait des nouvelles par sans-fil tous les jours. Nous avons reçu quelques nouvelles du Canada transmises par le *Victoria Times;* cependant, elles étaient assez rares. Les seu's faits d'actualité dont je me sou-

vienne au cours du voyage se résument à deux:—l'un concernait une tempête de neige à Montréal et l'autre la mort d'un particulier qui s'était noyé accidentellement dans un lac de la province d'Ontario. Nous avons fait le voyage à bord d'un paquebot subventionné par le gouvernement canadien et je me suis demandé pour quelle raison les nouvelles canadiennes sont si rares? J'en ai parlé au capitaine qui m'a répondu que cela regarde la compagnie Marconi. Je me suis alors adressé au radiotélégraphiste; celui-ci m'a expliqué que la rareté des nouvelles du Canada provient de ce que personne n'en envoie; on se ferait, m'a-t-il dit une plaisir de publier des nouvelles canadiennes si l'on en recevait. Cet employé de la compagnie Marconi m'a déclaré aussi que le premier ministre Massey, au cours de sa dernière traversée de Vancouver à la Nouvelle-Zélande, a fait la même constatation en ce qui regarde les nouvelles de la Nouvelle-Zélande. A son retour M. Massey a conclu des arrangements afin que le poste de la Nouvelle-Zélande envoie gratuitement les nouvelles par le sans-fil de sorte qu'un bon nombre de dépêches néo-zélandaises sont maintenant reçues par les navires durant la traversée. On pourrait prendre des mesures semblables pour ce qui est du Canada. Nous sommes à faire construire une puissante station de T.S.F. à la côte et cette station pourrait très bien transmettre les nouvelles les plus intéressantes du Canada,—les nouvelles les plus attrayantes, car il est possible d'attirer au pays les touristes qui font ce voyage et qui, autrement, désireraient visiter Honolulu pour se rendre ensuite à San Francisco. Voilà une excellente occasion qui s'offre d'encourager et de développer le trafic touristique entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada. Au-delà de 250,000 habitants des dominions d'outre-mer visitent chaque année les Iles Britanniques; il est facile de se rendre compte des bénéfices que nous pourrions retirer de ce trafic. Si nous pouvions seulement décider un faible pourcentage de ces touristes des antipodes à passer par la route canadienne, songez aux bénéfices que nous nous assurerions du coup.

Nous arrivâmes à Suva le 28 novembre et nous y passâmes la journée. Le trésorier colonial, l'honorable H. H. Rushton, vint nous rencontrer et il nous fit visiter les endroits les plus intéressants. Nous fûmes aussi reçus à déjeuner par le Gouverneur intérimaire de Fidji, l'honorable T. E. Fell, qui est en même temps le secrétaire de Fidji. Ces îles progressent à merveille et leurs habitants sont fort désireux d'augmenter le chiffre d'affaires qu'ils font avec le Canada. Il y a de grandes chances d'accroître le volume du commerce entre le Canada et les îles Fidji; on devrait prendre des mesures suivant moi afin d'atteindre ce but désirable. De là, nous avons fait voile pour Honolulu où nous sommes débarqués le 5 décembre.

A Honolulu, il m'a été donné de voir l'envers du problème oriental. Il y a un si grand nombre de Japonais à Honolulu, surtout dans le voisinage immédiat de la ville, que quelqu'un pourrait s'imaginer sans peine être rendu au Japon. Les Japonais prédominent à Honolulu et aux îles Hawaï. Voilà une expérience qui démontre ce qui peut arriver un jour au Canada, à moins que nous ne prenions des mesures afin d'exclure les jaunes du sol canadien. A Honolulu, nous fûmes les hôtes de M. Waldron, le président d'une puissante compagnie maritime; nous y avons passé une journée délicieuse. Nous sommes débarqués à Vancouver, le 12 décembre. Nous avions donc terminé notre voyage autour du globe, après avoir fait escale à deux endroits seulement qui n'étaient pas sous la domination britannique. Nous n'avons pas visité, cela va de soi tout l'empire britannique; ce voyage toutefois m'a permis de me rendre compte de la grandeur, de la force, de la solidarité et de l'étendue de l'empire britannique et je suis revenu au pays plus fier que jamais de mon titre de citoyen anglais.

Je désire aussi appeler l'attention de mes honorables collègues sur l'association parlementaire de l'Empire à laquelle nous devrions tous appartenir à mon humble avis. Il ne serait que juste et raisonnable suivant moi de faire partie d'une association de cette nature qui accomplit une tâche aussi importante et qui travaille avec tant d'énergie à cimenter les liens par lesquels nous sommes unis à la métropole et aux autres nations sœurs qui composent le puissant empire britannique.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je crains d'avoir quelque peu abusé de la patience de mes honorables collègues en faisant le compte rendu de ce voyage autour du monde. Cependant, je n'ai pas à m'excuser de ce chef étant donné qu'il n'est que juste et raisonnable de rendre hommage aux sentiments qui ont porté le gouvernement de l'Afrique-Sud à nous inviter là-bas ainsi que de reconnaître les nombreuses preuves de courtoisie et les égards charmants dont nous avons été l'objet durant notre séjour dans ce pays ainsi qu'en Australie et à la Nouvelle-Zélande.

En ce qui regarde les questions débattues au cours du présent débat. Je désire relever tout particulièrement les remarques de l'honorable ministre des Travaux publics (l'hon. M. King). A l'instar de son collègue, le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock), il a tenté de peindre sous les plus belles couleurs

la situation qui existe en Colombie-Anglaise à l'heure actuelle. Il a pris à l'égard de notre province la même attitude que son collègue le ministre du Travail à l'égard du Dominion dans son ensemble. Le ministre des Travaux publics a affirmé que les industries sont prospères et que la situation est bonne en Colombie-Anglaise. Il a fait surtout allusion à l'industrie forestière, aux pêcheries et aux mines, signalant l'énorme volume d'affaires qu'accusent ces diverses industries. C'est parfait. Je partage absolument l'avis du ministre des Travaux publics que la situation s'améliore sous certains rapports en Colombie-Anglaise. Mais, en quoi le Gouvernement a-t-il participé à cette amélioration? La situation s'est améliorée non pas du fait des mesures du Gouvernement, mais plutôt en dépit du Gouvernement. La Colombie-Anglaise possède des ressources naturelles énormes; nous développons ces richesses et c'est là le court et le long de toute l'histoire.

Fatalement ces ressources seront mises en valeur; un gouvernement ne saurait retarder plus d'un moment pareil développement. Or le ministre affirme: "Nous sommes responsables de cette situation",—du moins je suppose qu'il tiendrait ce langage. Le ministre du Travail a tenté d'établir qu'on était redevable au Gouvernement de la belle situation qu'il a exposée et je présume que le ministre des Travaux publics ferait de même. Mais qu'on me permette un mot touchant la situation dans le domaine de l'exploitation forestière. En quoi cette industrie doit-elle remercier le Gouvernement de sa prospérité? Elle n'y a nullement sujet. Cette industrie tire sa prospérité uniquement de son commerce d'exportation; le commerce intérieur n'y est pour rien. Le ministère ne saurait s'arroger le moindre mérite en ce qui touche au commerce d'exportation. Le pays peut lui être redevable d'un relèvement du commerce intérieur; mais en ce moment ce dernier n'a rien de remarquable. Le Gouvernement peut s'arroger le mérite de bien des choses; mais il n'ira pas prétendre que nous lui devons le canal de Panama, pas plus, du reste, que nos immenses forêts en Colombie-Anglaise; et, que je sache, il ne voudra pas s'attribuer la responsabilité du tremblement de terre au Japon. Voilà entre autres, divers éléments qui contribuent à créer la demande de nos produits forestiers. L'amélioration en question résulte de notre commerce d'exportation, en bois de construction principalement, et sont les obligées du ministère? Le ministre des Travaux publics voudrait prétendre, sans doute, que le Gouvernement est responsable de la surabondance extraordinaire du saumon "sockeye" dans les eaux septentrionales du Pacifique l'an dernier. Voilà qui explique le relèvement notable du rendement de nos pêcheries l'année dernière; mais le Gouvernement n'y est pour rien du tout. Et puis il y a les mines en Colombie-Anglaise. Qu'est-ce que le Gouvernement a fait pour les mines? Il est vrai qu'on développe les mines; l'exploitation minière a repris de plus belle non pas en Canada seulement, mais ailleurs aussi; cependant, le Gouvernement ne nous vient aucunement en aide pour cette mise en valeur. Les gouvernements d'autres pays encouragent l'exploitation des richesses minières: au Sud-africain, par exemple, l'Etat subventionne les prospecteurs; mais le Gouvernement canadien ne fait rien du tout. Notre Gouvernement ne vient pas en aide à l'industrie minière; il ne fait même pas construire une fonderie sur le littoral du Pacifique, où l'on en a si grandement besoin; bref, le Gouvernement ne fait pas un geste pour encourager l'exploitation de nos mines. J'affirme que si l'industrie minière jouit d'une certaine prospérité, elle n'a pas à en remercier le Gouvernement actuel. Pour ce qui est des autres industries, la situation est mauvaise en Colombie-Anglaise. A ce propos je tiens à dire, avant d'aller plus loin, que le Gouvernement aurait pu aider nos industries en Colombie-Anglaise, en faisant disparaître les injustices qui caractérisent les tarifs de transport. Quelle a été la conduite du ministère vis-à-vis de ce problème? Selon moi, il n'a cherché qu'à s'y soustraire et il ne cessera pas d'agir de la sorte. Nos cultivateurs s'adonnent, par milliers, à l'aviculture. Que fait le Gouvernement pour les encourager? Rien, rien du toute. Les gens s'en plaignent. Il m'est parvenu des lettres et des télégrammes de diverses associations de l'Ouest. On fait des assemblées. Tout dernièrement quelque 15,000 aviculteurs se sont réunis en convention. Pourquoi? Parce que la situation de cette industrie est devenue des plus précaire à cause du tarif que maintient le Gouvernement actuel et parce que le Gouvernement reste là, inactif, sans faire un seul geste pour la sauver de la ruine. Voyons quelle est la vraie situation: les œufs qui entrent aux Etats-Unis sont frappés d'un droit de 8c.; le tarif canadien n'est que de 3c. Est-ce que cela est juste, est-ce loyal? Le moyen pour nos producteurs de subir la concurrence des aviculteurs américains lorsque ceux-ci peuvent jeter leur surplus d'œufs sur le marché canadien en payant un droit de seulement 3c. la douzaine tandis que nous ne pouvons exporter notre excédent aux Etats-Unis que sur paiement d'un impôt de 8c? Je maintiens qu'on devrait établir la parité entre les deux tarifs; il n'y a pas l'ombre d'une raison de ne pas le faire. Les œufs amé-

ricains et chinois encombrent nos marchés, et le Gouvernement laisse faire.

Cette inégalité tarifaire n'existe pas seulement en ce qui concerne les œufs: il en est de même du blé, du foin, des fruits, des pommes de terre, du beurre, du fromage, du bétail, des lainages, des soieries et de maint autre objet. La différence est toujours au profit des Etats-Unis, car le tarif américain est toujours plus élevé que celui du Canada. Lorsqu'on constate à quel point les progrès des Etats-Unis dépassent ceux du Canada on en cherche les raisons; et je maintiens que la raison se trouve en ce que nous n'avons pas en Canada le tarif qu'il nous faut. Je pourrais faire maint commentaire à ce sujet; mais je m'abstiens. Je pourrais signaler d'autres industries que le régime tarifaire actuel entrave sérieusement, qui ne cessent de réclamer quelque soulagement, mais auxquelles le Gouvernement fait la sourde oreille. Une révision du tarif douanier s'impose; mais je ne crois pas que, dans les circonstances actuelles, ce Gouvernement soit en mesure d'entreprendre cette révision, vu qu'il reste au pouvoir par la grâce du parti progressiste. Le premier ministre nous a dit plus d'une fois que ses mains sont liées, non seulement en ce qui concerne le tarif, mais d'autres problèmes aussi, parce que sa majorité est si faible. Je dis que le premier ministre n'aurait pas dû tenter de gouverner le pays à défaut d'une majorité appréciable. Après les dernières élections lorsqu'il a constaté qu'il n'avait pas une majorité satisfaisante il aurait dû en appeler immédiatement au peuple ce qui aurait permis, soit à lui soit à quelque autre chef, d'obtenir une majorité sérieuse. Cette nécessité de l'appui d'un autre parti n'est jamais dans l'intérêt d'un pays et c'est une situation particulièrement malheureuse pour le Canada à l'heure actuelle. J'espère que nous aurons des élections d'ici peu. En Colombie-Anglaise les adhérents du ministère sont au désespoir: ils ont bien du mal à trouver des candidats libéraux dans les différentes circonscriptions. A tel point sont-ils aux abois que divers comtés se querellent entre eux pour obtenir la candidature de l'honorable ministre des Travaux publics (M. J. H. King). Ils croient que le ministre des Travaux publics, outre qu'il est un politique de premier ordre, et ainsi de suite, est le ministre des Travaux publics et que par conséquent il sera peut-être élu parce que les électeurs compteront d'assurer ainsi certaines entreprises publiques. C'est le seul recours qui leur reste. L'honorable ministre nie, d'un mouvement de la tête. Les libéraux sont en si mauvaise posture dans l'Ouest que dernièrement leur principal organisateur en Colombie-Anglaise a dû faire une visite à Ottawa; et peu de temps après les journaux ont annoncé que le ministre des Travaux publics avait décidé de briguer les suffrages dans Vancouver-Centre,—dans Vancouver-Centre, remarquez, et non pas dans sa propre circonscription. Je crois que son propre comté en est un où les électeurs ne veulent pas de lui. Je ne sais pas pourquoi, mais à ce qu'il paraît ils ne veulent pas de lui. Enfin le ministre a pris la décision de se présenter dans Vancouver-Centre. Tout ce que je puis lui dire c'est qu'il a bien choisi sa circonscription s'il veut mettre fin à sa carrière publique. En dépit de son portefeuille et de tout le reste, je crois que lorsqu'on fera le dépouillement du scrutin il se trouvera bien loin derrière les candidats heureux. Autre détail: le public de la Colombie-Anglaise ne croit pas au retour de ce Gouvernement. Il est persuadé que la population du pays tout entier est bien lasse d'un ministère aussi inactif, aussi inerte et aussi inutile, tel que celui-ci s'est révélé,—un ministère qui n'a pas pu remplir une seule de ses promesses, qui n'a pu rien faire du tout, qui est à la remorque d'un autre groupe en Chambre. Quand le Gouvernement ira au pays,—et j'espère que ce jour ne tardera pas,—le bon vieux parti conservateur reviendra au pouvoir. En Angleterre il est question de tenir la prochaine conférence impériale au Canada. On cherche sans doute à mettre le Canada en ligne; en tout cas on nous veut du bien, on veut nous aider, on veut nous consulter, etc.; donc la prochaine conférence impériale peut se tenir au Canada en 1927. Espérons qu'à cette occasion nous aurons un ministère conservateur à la direction des affaires en Canada; ainsi nous accomplirons quelque chose.

M. PREVOST: Monsieur l'Orateur, nulle part je n'ai mieux compris qu'ici cette parole bien ancienne: le silence est d'or. Cela est vrai à plus d'un point de vue, mais cette vérité est surtout exacte dans le sens strict des mots puisque, selon la formule chère aux Américains, gens pratiques: "Time is money".

Aussi, ai-je l'intention d'être bref dans les quelques remarques que je me propose de faire à l'occasion du budget qui nous est soumis.

Toute personne qui habite notre pays reconnaît que de graves problèmes s'imposent à notre attention et compliquent notre vie nationale. Si ces problèmes sautent aux yeux de tout citoyen, même s'il ne connaît pas à fond notre situation économique, même s'il ne pénètre pas dans les arcanes financiers du pays, à plus forte raison sont-ils évidents pour tout observateur averti.

Ces problèmes sont de deux ordres: d'abord ils sont économiques, puis nationaux.

Je ne m'attarderai pas à des considérations théoriques sur l'économie politique. J'irai droit au but et j'admettrai que la situation financière du Canada est précaire.

Oh! Je ne suis pas au nombre des pessimistes et je ne perds pas confiance en l'avenir. Je me rappelle que les Etats-Unis, après la guerre de Sécession, ont vu leur dette, qui n'était que de $64,000,000 en 1860, atteindre $2,773,000,000 en 1866. Cependant, en 20 ans, les Etats-Unis ont payé la moitié de leur dette. Le Canada, avec ses richesses naturelles, sa population laborieuse et saine, ses industries et son commerce sans cesse grandissant, fera face aussi vaillamment que les Etats-Unis à la tâche qui lui incombe.

Toutefois, il n'en est pas moins vrai que, présentement, nos obligations sont très lourdes. Notre dette s'est accrue de $2,000,000,000 depuis 10 ans; nos intérêts annuels ont sauté de $14,000,000 à $140,000,000. C'est énorme pour un pays qui ne compte que 9,000,000 d'habitants. Aussi, il n'est pas étonnant que le grand argentier du pays ne puisse annoncer l'amortissement de la dette et une nouvelle diminution des impôts nécessaires pour boucler le budget.

Ce qui étonne le pays, c'est d'entendre les tories nous faire un crime de cet état de choses dont ils sont les auteurs. Le chef de l'opposition, de qui on a dit avec raison qu'il était un bon *debater* mais "un mauvais perdant", a cherché à contredire cette affirmation et à effacer cette impression en visitant la province de Québec où il a proclamé partout qu'il ignorait la rancune et dédaignait les représailles. Cependant, les discours qu'il prononce ici en sont pleins et ne négligent rien des critiques les plus amères, des attaques les plus injustes, ni même des insinuations les plus perfides. A l'instar du prophète dont les lamentations déchirantes étaient chantées dans nos temples, la semaine dernière, l'ancien premier ministre tory, chassé du pouvoir et assis dans la froide région de l'opposition, se lamente sur tous les tons, pousse des soupirs à fendre l'âme et gémit: "Vous tous qui passez, voyez s'il est une douleur semblable à la mienne, car le peuple a été ingrat pour moi et mon parti. N'aurez-vous pas pitié de nous qui sommes si honnêtes, si bons, si économes, qui ne rêvons qu'au bonheur des Canadiens! Et voyez donc s'il est un pire gouvernement que le gouvernement libéral!"

Après ces lamentations, le chef de l'opposition et ses amis se dressent en accusateurs, ils traduisent les chefs du Gouvernement à la barre, ils leur demandent des comptes: "Qu'avez-vous fait des finances de l'Etat?" L'ancien ministre des finances, d'ordinaire si riche en sourires, fronce les sourcils, enfle la voix et nous dit, d'un air tragique: "Sous votre gouvernement, la dette est énorme et les impôts écrasants."

Monsieur l'Orateur, les impôts ne doivent pas être reprochés à ceux qui les prélèvent, mais à ceux qui les ont rendus nécessaires.

Les propres responsabilités du gouvernement tory d'avant-guerre, du temps de la guerre, et de l'après-guerre, sont-elles déjà si loin et si oubliées?

La dépression des affaires au Canada n'a pas commencé avec la guerre, elle était en marche bien avant. Après les quinze années de grande prospérité procurées au Canada par le gouvernement Laurier, qu'avons-nous vu?

De 1911 à 1913, une crise générale est venue jeter le désarroi dans les affaires, alors que le gouvernement Borden administrait le pays.

Les conservateurs avaient combattu le traité de réciprocité avec les Etats-Unis, en 1911, en exploitant certains préjugés populaires et en s'écriant que les libéraux voulaient annexer le Canada à la république américaine. Leur mot d'ordre était alors: "No truck nor trade with the yankees." Or, en 1911, sous le gouvernement Laurier, nous achetions des Etats-Unis pour $284,934,739 et nous leur vendions pour $104,115,823. En 1913, après deux ans du régime de ces bons tories qui redoutaient tant les Etats-Unis, nous achetions de ceux-ci pour $441,142,593 et nous ne leur vendions que pour $139,000,000!

Pour la première fois depuis 1897 l'on entendit parler de chômage au Canada. Des maisons florissantes, jusqu'en 1911, réduisaient le nombre de leurs employés, les heures de travail; d'autres fermaient leurs portes. A Montréal, à Toronto, à Winnipeg, à Regina, à Calgary, à Edmonton et à Vancouver l'on comptait pas moins de 100,000 sans-travail.

L'administration conservatrice de 1912 et de 1913 aboutit à une crise qui atteignit sa phase aiguë en 1914, avant la guerre. L'affaiblissement des affaires se faisait sentir partout, aussi bien dans les revenus de l'Etat que dans les recettes des entreprises privées. Quoique la balance du commerce fut contre nous, nous voyions nos revenus douaniers diminuer d'un million par mois durant les six mois qui précédèrent la déclaration de la guerre. Les recettes des chemins de fer diminuèrent de treize millions en 1914. La demande des homesteads allait toujours en déclinant.

Cependant, le Gouvernement dépensait avec extravagance. Les libéraux, durant leurs quinze années d'administration, avaient augmenté de 43 millions les dépenses "contrôlables". L'augmentation de ces mêmes dépenses, au

cours des trois premières années d'administration du gouvernement Borden, malgré le fléchissement des revenus, a été exactement de $80,483,595. En quinze ans, les libéraux donnèrent $25,000,000, aux chemins de fer; en trois ans, le gouvernement Borden leur en donna $29,163,250. Le budget des travaux publics, qui était de 8 millions en 1891, s'élevait à 19 millions en 1914; et ainsi de suite.

Mais je m'arrête, car ce que je viens de dire suffit pour démontrer ou plutôt pour rappeler que les dépenses de guerre n'ont pas été la seule cause ni le commencement du mauvais état de nos finances. Le gouvernement Borden, dès 1912 et 1913, a vu une crise sérieuse succéder à quinze années de prospérité.

Le gouvernement conservateur du temps l'admettait lui-même, puisque dans le discours du trône, à l'ouverture de la session, en janvier 1914, il faisait dire au Gouverneur:

Le Canada a joui des bienfaits d'une longue suite d'années prospères. (C'était faire l'éloge du précédent ministère Laurier, qui avait dirigé les affaires publiques pendant nombre d'années.)

Actuellement, les affaires sont gênées par une crise financière.

Comme conséquence de cette crise, la classe agricole se plaignait alors et avec raison de la cherté de la main-d'œuvre, du manque de marchés pour ses produits.

Tous se plaignaient alors de la vie chère. Le coût de la vie augmenta alors de moitié au Canada. Et le Gouvernement restait inactif devant la crise. C'est pourquoi sir Wilfrid Laurier, alors chef de l'opposition libérale, proposa d'ajouter les mots suivants au discours du trône de janvier 1914:

Nous regrettons d'avoir à représenter à votre Altesse Royale que bien que le gracieux discours par lequel elle a ouvert la présente session du parlement reconnaisse que les affaires sont dans une condition de dépression, cependant il n'y a aucune indication ou intention de la part de vos aviseurs de prendre des mesures pour remédier à cet état de choses.

Ce fut ce gouvernement inhabile et prodigue qui eut à administrer notre pays pendant la guerre.

A cette époque difficile, le gouvernement tory avait une politique financière qui se résumait en un seul article, "l'emprunt à jet continu".—Politique dangereuse, car elle était une excitation permanente au gaspillage.—Politique à courte vue parce que les emprunts répétés ont largement contribué à nous mettre dans la situation difficile dans laquelle nous nous débattons et n'ont pas été étrangers au progrès constant—même en temps de paix—de la vie chère.

Le parti tory a dû ajouter aux emprunts des impôts, voilà tout leur système financier; il est simple et ruineux.

[M. Prévost.]

Souffrez, monsieur l'Orateur, que je m'arrête quelques instants aux dépenses de la guerre.

On dit quelquefois aux libéraux: Vous êtes aussi coupables que les tories et vous portez avec eux la responsabilité de notre gâchis financier puisque, à la Chambre, vous avez voté toutes les dépenses de la guerre sans protester.

Telle n'est pas la vérité. Certes, les libéraux ne s'opposèrent pas à ce que le Canada prît part à la guerre. Notre pays ne pouvait rester neutre dans le grand conflit sans se déshonorer; les libéraux n'ont fait que leur devoir en votant les dépenses nécessitées par les circonstances. Mais, toujours ils demandèrent que notre participation à la guerre fût volontaire et rationnelle. Dans ces dépenses de guerre il y en a de légitimes, de raisonnables, dont les libéraux prennent sans peur leur part de responsabilité. Mais ils ont sans cesse protesté contre les gaspillages de l'administration tory. Ouvrez le hansard de 1915, 1916, 1917, 1918 et vous y verrez les protestations et les critiques de l'opposition libérale au sujet des scandaleux contrats de guerre: contrats de chevaux, de chaussures, d'équipement et d'habillement de soldats, d'articles pharmaceutiques, d'obus et de fusils, etc., contrats qui ont enrichi les favoris de l'administration tory, à même les fonds sacrés votés pour la guerre. Deux députés conservateurs furent même forcés de démissionner après les dénonciations des libéraux.

Ces derniers ne cessèrent de dénoncer la manière inconsidérée avec laquelle le gouvernement tory nous plongeait dans la guerre sans garder de mesure ni de proportion, sans considérer les intérêts et les besoins de notre pays.

Sir Wilfrid Laurier, logique avec lui-même et fidèle à sa politique de participation raisonnable et raisonnée au conflit mondial, disait à la Chambre, le 24 juillet 1917:

Il s'agit de savoir combien nous pouvons enlever d'hommes à l'activité nationale à l'heure qu'il est, sans mettre en péril les services publics indispensables à ce pays. A mon avis, c'est là un problème que le ministère (Borden) n'a pas assez approfondi. Il a pris part à cette guerre sans faire de calculs préalables, sans procéder au dénombrement de nos ressources en hommes et autrement.

Quelques jours après, dans une lettre que sir Wilfrid Laurier écrivait, le 21 août 1917, à M. Frank Wise, secrétaire de la ligue "Win the War", de Toronto, l'homme d'Etat canadien disait:

Dans le nouveau parlement, je crois qu'il est du devoir du chef de la majorité, quel qu'il soit, de conférer immédiatement avec la Grande-Bretagne et ses alliés afin de savoir comment et dans quelle mesure la participation du Canada peut être utilisée pour le plus grand avantage, prenant en considération, d'un

côté, le besoin d'hommes des Alliés, et, de l'autre, notre population, nos ressources, nos industries et les conditions géographiques et autres de notre pays.

On voit que sir Wilfrid Laurier, tout en étant favorable à notre participation volontaire à la guerre, ne perdait pas de vue les intérêts du Canada. Son idée était de mesurer notre effort à nos ressources plutôt que de nous engager inconsidérément dans la guerre et de donner jusqu'au dernier homme et jusqu'au dernier sou, comme le voulurent les tories, le chef de l'opposition (M. Meighen) tout le premier.

Les libéraux se sont opposés à la conscription et à l'enrôlement militaire exagéré. J'ai moi-même, dans le temps, écrit plusieurs articles de journaux, pour blâmer le gouvernement sur ce point. J'affirmais que l'on faisait de l'enrôlement inutile, nullement exigé par les besoins de notre armée expéditionnaire; que cet excès d'enrôlement et le mauvais équipement de nos troupes allaient coûter des sommes folles au pays, sans aucun avantage pour les Alliés.

Les critiques des libéraux sont aujourd'hui pleinement justifiées.

Le 11 septembre 1924, lors d'un dîner du "Citizen's Research Institute of Canada", à l'hôtel Windsor, Montréal, sir Arthur Currie, actuellement principal de l'université McGill et ancien commandant en chef des troupes canadiennes pendant la grande guerre, a déclaré:

1. Que le gouvernement canadien a, pendant la guerre, enrôlé et expédié outre-mer au moins cent mille hommes qui n'étaient d'aucun secours à l'armée; que cet envoi inutile a coûté au moins $150,000,000 en dehors de ce que ces hommes nous coûtent encore chaque année et de ce qu'ils nous coûteront à l'avenir en frais de pension et d'hôpital; que dans plusieurs cas l'opinion des experts médecins a été négligée;

2. Que la carabine Ross, au dire des experts, ne valait rien, et que malgré l'avis de ces derniers des contingents successifs en furent cependant armés;

3. Qu'au dire des experts notre harnais ne valait rien, et que malgré cela des contingents successifs furent expédiés munis de ce harnais;

4. Que l'équipement Oliver, au dire des experts, n'était pas ce qu'il fallait aux troupes, et que de nombreux contingents en furent cependant munis pour l'expédition.

Monsieur l'Orateur, ne perdons pas ces choses de vue quand nous analysons la pénible situation financière du pays et quand nous cherchons à établir quels sont ceux qui sont responsables des charges qui accablent les contribuables canadiens.

Mais, nous dit-on, vous avez voté tous les fonds demandés par le gouvernement pour la guerre. Sans doute. Nous ne pouvions alors faire autrement sans compromettre le succès de notre participation à la guerre. Il était impossible, alors, de démêler l'ivraie du bon grain. Nous avions un double devoir à remplir: celui de condamner les gaspillages que nous pouvions entrevoir, nous l'avons fait; **celui de voter les crédits qu'on demandait pour l'armée canadienne, nous l'avons fait aussi, par patriotisme. En temps de guerre, c'est une faute grave de couper les vivres au gouvernement de la nation.**

Monsieur Henri Bourassa, qui pourtant était fortement opposé à notre participation exagérée à la guerre, écrivait lui-même:

L'heure n'est pas aux polémiques, aux récriminations acerbes, aux règlements de comptes mesquins, encore moins aux intrigues de partis. . . On peut désapprouver, en tout ou en partie, l'action du parlement, contester l'opportunité, la forme ou les motifs de son intervention dans le conflit européen, réserver pour l'avenir tous les principes mis en cause, mais on n'a pas le droit d'engager maintenant un débat acrimonieux sur ce projet.

L'heure de passer jugement et condamnation est venue plus tard. Le peuple, enchaîné en 1917, a parlé librement en 1921.

Une des plus mauvaises actions commises par les tories et que les libéraux ont combattue avec énergie, c'est l'achat des chemins de fer, qui a mis sur les épaules du peuple canadien la partie la plus lourde du fardeau qui l'écrase. Nos adversaires nous disent qu'il n'y avait pas d'autre solution que d'acheter le Canadien-Nord et le Grand-Tronc, qui étaient en banqueroute.

Allons donc! La grande majorité des hommes d'affaires, sans distinction de partis, ont condamné cette mesure par laquelle le Canada a payé plusieurs millions pour des actions qui n'avaient pas coûté un seul sou à leurs détenteurs, transaction qui a rendu le pays responsable d'une dette de plusieurs centaines de millions et qui a été plus préjudiciable à nos finances que toutes les dépenses légitimes de la guerre. A-t-on oublié les protestations des chambres de commerce et des Boards of Trade, notamment de Montréal, protestations signées par des conservateurs en vue comme les Ekers, les Chaput?

Et la marine marchande, établie à coups de millions par le gouvernement tory, n'est-elle pas aussi en grande partie responsable du marasme financier où nous sommes plongés? Les conservateurs, qui ont l'habitude de chercher à nous faire partager la responsabilité de leurs mauvais coups, nous disent que nous avons approuvé le projet d'une marine marchande.

Cela serait qu'ils n'en seraient pas moins seuls responsables de cet acte de mauvaise administration puisqu'ils détenaient alors le pouvoir.

Mais cela n'est pas et il est faux de dire que les libéraux ont approuvé la fondation d'une vaste marine marchande.

Ils ont été favorables à la construction de quelques bateaux marchands, pendant la

guerre, mais ils ont toujours condamné le gouvernement de s'être lancé dans la coûteuse aventure d'une marine marchande sans calculer et sans prévoir ce qu'elle coûterait au pays déjà écrasé sous le fardeau des chemins de fer nationalisés. En 1918, le gouvernement avait quatre navires et quand les conservateurs sont tombés du pouvoir, le nombre de nos navires était de 63!

Les libéraux n'ont cessé de dénoncer la marine qui passera dans l'histoire sous le nom de "la marine de M. Ballantyne". Avec raison, ils ont reproché à cet ancien ministre de la marine d'avoir accordé sans soumissions publiques cinquante-six contrats pour la construction de navires marchands au coût total de $43,704,962.

Cette marine marchande a fini par nous coûter $70,000,000!

Donc, cette revue, quoique incomplète, met en lumière cette vérité indiscutable: notre situation financière déplorable est due à l'administration tory, avant, pendant et après la guerre: administration malhabile et extravagante dès 1912 et 1913; contrats de guerre qui ont dissipé plusieurs millions des fonds publics; enrôlement militaire exagéré et inutile qui, de l'aveu même de sir Arthur Currie, a fait perdre 150 millions au pays; achats de chemins de fer en faillite qui ont surchargé notre budget et qui sont en déficit, chaque année, de 60 à 70 millions; création d'une marine marchande qui nous a coûté 70 millions et entraîne une perte annuelle de plusieurs millions.

En vérité, la succession que le gouvernement tory a léguée au gouvernement libéral était pitoyable. Malgré tout, le gouvernement actuel administre la chose publique le mieux possible; l'administration des chemins de fer de l'Etat, jusqu'à ce que l'on trouve un acheteur ou qu'on en arrive à une fusion qui ne tourne pas à la confusion du pays, a été confiée à un homme d'une compétence de tout premier ordre; l'augmentation annuelle de la dette qui, même deux ans après la guerre, était de près de 100 millions sous le régime précédent, a été substantiellement diminuée; les taxes ont été amoindries et les dépenses comprimées. Le gouvernement actuel administre le pays à meilleur marché qu'en 1914, pour ce qui concerne les dépenses contrôlables.

La tâche du gouvernement libéral est lourde, difficile et n'est certes pas terminée. Le chef de l'opposition et ses suivants, qui nous ont mis dans le pétrin, non seulement nous reprochent d'y être mais ne suggèrent rien qui vaille pour améliorer les finances du pays.

Les tories n'ont qu'un remède pour tous les maux dont ils sont cause et dont nous souffrons: c'est la protection! En enfourchant cette vieille haridelle, le chef du parti tory reste ce qu'il était en 1921. Il n'a pas changé. Il n'y a donc pas la moindre raison pour que l'opinion publique change sur son compte. Le parti conservateur veut une protection plutôt haute que large; le parti libéral est en faveur d'une protection plutôt large que haute, d'une protection qui profite à tout le monde.

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

M. PREVOST: Ils sont pour les masses contre les classes.

Ce fut la politique de Laurier. Les tories font subir au gouvernement libéral d'aujourd'hui les mêmes attaques qu'ils portèrent contre le gouvernement Laurier. Nos adversaires veulent provoquer une panique chez les capitalistes et dans la classe ouvrière en disant que les libéraux vont ruiner les industries canadiennes.

Nous connaissons l'antienne. Elle n'est pas d'hier...Laurier y a répondu en donnant au Canada une ère de prospérité inouïe. Le gouvernement actuel y répond, à son tour, en soulageant les consommateurs sans porter préjudice aux manufacturiers.

Il est amusant de relire les prophéties de malheur formulées l'année dernière par certains conservateurs, parce que le gouvernement avait osé abaisser les droits sur quelques instruments de production. J'entends encore le député de Fort-William et Rainy-River (M. Manion), ce gosier sans égal dont la vocalise, les trilles et les variations ont fait le premier tenor de ce groupe qui fait chorus autour du chef de l'opposition, j'entends encore cet honorable député s'écrier dans cette Chambre, le 28 avril 1924:

> Quelqu'un a qualifié le présent budget de suicide national. Pour ma part je l'assimilerais plutôt à un meurtre national.

L'honorable député accusait le gouvernement de vouloir anéantir les industries de l'est; il affirmait que le budget de 1924 allait tuer sans aucun doute certaines industries légitimes.

Le député de Fort-William et Rainy-River pourrait-il nous dire, cette année, avec une aussi belle assurance, quelles sont les industries légitimes qui ont été tuées par le budget de 1924?

D'autres orateurs ont dit que la fabrication des instruments aratoires, notamment, allait être ruinée; or, les faits de même que les témoignages des manufacturiers eux-mêmes démontrent le contraire.

En vérité, monsieur l'Orateur, si l'on mesure la taille des hommes de la gauche tory à leurs critiques, il n'y a pas de géants parmi eux.

Quoique l'aspect financier de notre politique ait une grande importance, il n'est pas le seul à solliciter notre attention. Le sentiment national qui doit inspirer et guider notre politique est encore plus intimement lié à notre existence et à notre avenir que la richesse ou la pauvreté de nos finances. "Plaie d'argent n'est pas mortelle". Quand à notre tarif, il me semble que dans un pays comme le nôtre, les intérêts différents orienteront de plus en plus et de mieux en mieux notre politique douanière vers un juste milieu. Je ne nie pas que tous ces problèmes d'ordre économique soient graves, mais aucun d'eux ne comporte une question de vie ou de mort pour le Canada. Tandis que la faillite d'un véritable sentiment canadien entraînerait la faillite de notre vie nationale. Si les Canadiens ne vivent pas leur vie propre, ils mourront comme nation. C'est pourquoi nous devons tous, avant tout, être des citoyens canadiens. Je me sens à l'aise, monsieur l'Orateur, pour unir dans une même pensée l'idée canadienne et le gouvernement Mackenzie King, car celle-là et celui-ci vont bien ensemble. Dans ses déclarations et, encore mieux, dans ses attitudes, le chef du gouvernement canadien a soutenu une thèse nationale non équivoque, franchement opposée aux influences funestes de l'impérialisme britannique ou à toute autre politique étrangère aux véritables intérêts canadiens. Lors du différend anglo-turc, quand des politiciens anglais...et canadiens voulaient nous entraîner sottement dans une nouvelle guerre, l'attitude du gouvernement King a été ce qu'elle devait être. De même, à la dernière conférence impériale, puis lorsqu'il s'est agi du traité de Lausanne, du protocole de Genève, la conduite du gouvernement libéral a été sainement autonome et sincèrement canadienne. Vous verrez, monsieur l'Orateur, qu'on en fera un crime au chef du gouvernement! Déjà, dans certains milieux tories et impérialistes, on demande sa tête, comme les tories de 1837 et 1838, les ancêtres de ceux d'aujourd'hui, mirent à prix la tête de son grand-père, Lyon Mackenzie, chef des patriotes du Haut-Canada, qui combattait l'oligarchie et luttait pour la conquête du gouvernement responsable.

La politique essentiellement nationale du premier ministre libéral a l'appui de tous les vrais Canadiens. C'est la politique de l'avenir: politique large, généreuse, respectueuse de tous les citoyens, loyale à l'empire, oui, mais loyale surtout au Canada lui-même qui est un grand et riche pays allié à l'Angleterre, et non pas une colonie réduite en servitude.

Le Canada, c'est notre grande patrie, c'est notre seule patrie. Sans doute, j'ai comme bien d'autres une prédilection pour la province de Québec. Quel patriote, en quelque pays que ce soit, n'a pas un coin préféré dans sa patrie même? Québec est celui des Canadiens-français et cela se comprend: cette province est notre berceau, cette terre natale sera aussi notre tombeau. L'amour tendre et ému qu'elle excite chez nous n'exclut certes pas l'amour large, profond et étendu qui existe en nous pour le Canada tout entier. A travers la province de Québec c'est le Canada que nous aimons et que nous voulons servir. Dans ce Parlement où se rencontrent des Canadiens de partout, nous sentons qu'il doit planer au-dessus des partis politiques, au-dessus des races et des croyances religieuses différentes, au-dessus des intérêts particuliers, une pensée dominante: la pensée canadienne. Comme au Forum de la Rome ancienne, où les hommes les plus divers et de tous rangs se rencontraient, se cotoyaient et devenaient des égaux du moment qu'ils pouvaient dire: *Civis romanus sum,* dans notre Confédération la citoyenneté canadienne doit nous rendre tous égaux, unis, fiers et forts. La politique des hommes qui nous gouvernent et nous dirigent doit s'inspirer de cet idéal: Voir naître là où il n'existe pas et voir grandir et s'amplifier là où il existe ce sentiment national canadien qui doit guider nos pas, ce canadianisme large et généreux qui n'est autre chose que l'amour actif de la patrie.

M. LUCAS: Monsieur l'Orateur, si les discours de longue haleine que nous avons écoutés durant la présente session du Parlement pouvaient résoudre plusieurs de nos problèmes canadiens, je puis vous assurer que je n'aurais aucune crainte quant à l'avenir du Canada. En commençant, je tiens à dire que tout ce que j'ai à offrir, je le fais non pas avec un esprit d'antagonisme, mais plutôt dans un but d'encouragement; je veux encourager le Gouvernement qui a maintenant en mains l'administration du pays à poursuivre la politique qui l'a fait élire. La situation actuelle est trop sérieuse pour qu'aucun vrai Canadien se permette de s'en assurer un avantage politique. Il messied à l'un ou à l'autre des deux vieux partis d'essayer de tirer avantage de la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, car tous deux en sont responsables. Si nous pouvions abolir une bonne partie de la politique qui se fait en cette Chambre et nous mettre à l'ouvrage comme des hommes d'affaires, il nous serait possible d'avancer.

A propos de l'exposé financier qui nous a été présenté par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) dans son discours sur le budget, je me permets de suggérer que nous adoptions un système de comptabilité que la moyenne des gens pourraient comprendre. D'un

côté, nous entendons le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) déclarer que nous avons un surplus cette fois; d'un autre côté, nous entendons l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) nier que nous ayons un surplus et prétendre au contraire que nous avons un gros déficit.

Tous mes honorables collègues admettront que voilà deux honorables députés fort importants en cette Chambre, et s'ils ne peuvent s'entendre sur cette question, que fera le simple citoyen? On devrait trouver une solution à ce problème, une fois pour toutes, car je m'imagine ce qui se passera dans le pays si des élections ont lieu bientôt, quelles déclarations l'on fera du haut des tribunes populaires, l'un des partis prenant la défense de l'excédent dont il affirme l'existence et l'autre déclarant avec autant d'énergie qu'il n'y a pas d'excédent, mais un fort déficit. Il en résultera de la confusion dans l'esprit des électeurs canadiens.

Quant aux prêts à la Grèce et à la Roumanie, c'est du grec pour plusieurs d'entre nous. J'aimerais à féliciter le Gouvernement d'avoir assuré de meilleures garanties à ces prêts, mais je ne pense pas qu'il puisse s'en glorifier plus que cela pour l'heure. Si, par exemple, il se produisait, dans un avenir rapproché, une guerre en Europe—et cela n'est pas improbable si l'on en juge par la situation actuelle de ce continent—comment pourrions-nous espérer qu'on nous rembourse une partie quelconque de ces prêts? Le Gouvernement serait bien avisé de ne pas inclure cette somme dans l'excédent tant qu'il n'aura pas perçu l'argent, et il sera alors temps de s'en servir à réduire la dette du pays.

A propos du budget, je suis cruellement déçu de ce que le Gouvernement n'ait pas tenu les promesses qu'il a faites au peuple lors des dernières élections. Le peuple de ce pays a porté un gouvernement au pouvoir, croyant que ce Gouvernement avait l'intention de tenir les promesses qu'il faisait alors au peuple. Mais nous voyons que, après quelques tentatives, il a fini par piétiner sur place. J'ai lu, avec quelque intérêt, le matin qui suivit le dépôt du budget, cet article de rédaction publié par le *Citizen* d'Ottawa. Il est intitulé "Un budget d'expectative" et il y est dit:

> Personne ne s'attendait que le Gouvernement apportât des modifications considérables à la méthode de prélever les revenus, à la session actuelle. On n'en a apporté aucune. Bien que la plupart des députés se soient engagés à défendre une doctrine de libre-échange, ils semblent avoir moins de pouvoir dans le pays que le petit groupe d'intéressés qui s'opposent à la réduction du tarif.
>
> On permet aux chefs de partis de parler de la politique nationale, mais la politique financière du Canada est déterminée par des personnes qui sont en dehors du parlement. Cela devient plus apparent chaque année et continuera probablement tant que les citoyens du Canada, en tant que consommateurs, ne sauront pas réellement ce qu'ils veulent obtenir de l'établissement de l'industrie canadienne.
>
> A l'heure actuelle, les petits groupes de capitalistes qui jouissent de la protection, des privilèges et des subventions, savent ce qu'ils veulent. Jusqu'ici, ils ont réussi à obtenir à peu près tout ce qu'ils désirent du parlement.

Il me semble que tel est l'état des choses aujourd'hui au Canada, que, tandis que nous avions au Canada depuis la Confédération des gouvernements qui faisaient appel au peuple et prêchaient certaines doctrines, il y eut toujours, j'oserais dire, un autre gouvernement derrière la scène qui tirait les ficelles. Si l'on examine le compte rendu des débats de la Chambre depuis la Confédération, l'on voit que les grandes discussions se sont produites entre les tenants de la protection et ceux du libre-échange. Les politiciens se sont évertués à remplir des pages du hansard de discours sur cette question; néanmoins nous nous trouvons aujourd'hui dans la même position, discutant le même vieux problème. Si je prends les statistiques citées par l'honorable député de Winnipeg-Sud (M. Hudson) l'autre jour, je vois que la moyenne du tarif douanier imposé à toutes les marchandises importées au Canada s'établit comme suit: En 1878, la moyenne était de 13.1; de 1883 à 1896, elle fut de 19.1; en 1898, 17.5; en 1911, 16.2; en 1922, 16.2; en 1923, 16.7 et en 1924, 15.1. Sauf pendant la période de 1883 à 1896, alors que la moyenne fut de 19.1, le tarif n'a pas varié pratiquement de plus de 1 p. 100. Je crois que ce fait doit frapper tout membre de cette Chambre et tout citoyen du pays. Il démontre que, pour ainsi dire, la même doctrine a prévalu au pays pendant toutes ces années, et je prie tout honorable député de se lever et de dire s'il est satisfait des progrès accomplis par le Canada au cours du dernier demi-siècle. Si l'on examine les statistiques relatives à la population pendant cette période, l'on voit que, en 1871, le Canada comptait 3,689,247 habitants. Le nombre total des immigrants venus au Canada pendant les 50 dernières années fut de 5,099,692, tandis que l'augmentation pour des causes naturelles fut de 3,931,125, soit un total de 12,720,074. Néanmoins nous avions, lors du dernier recensement, en 1921, une population de seulement 8,788,483. Comme je l'ai déjà dit, la même doctrine tarifaire, pour ainsi dire, a prévalu au cours des 50 dernières années, et l'on voit que nous avons perdu 3,931,591 habitants. Nous avons déboursé, pour nos services d'immigration, 30 millions de dollars et les résultats, comme je l'ai démontré, ne sont rien moins que satisfaisants. Un commerçant quelconque pourrait-il résister dans un tel état

d'affaires? Une compagnie commerciale, qui aurait suivi les mêmes méthodes pendant 50 ans, sans y apporter aucune modification sensible et sans accomplir de progrès plus considérable que celui que nous valu nos méthodes, congédierait, me semble-t-il, tous les administrateurs et adopterait une nouvelle ligne de conduite. Nos amis du parti conservateur disent que nous devrions avoir une protection plus élevée. Ils ont détenu le pouvoir pendant un certain nombre d'années, au cours desquelles cette doctrine prévalut; néanmoins l'on ne peut voir quelle ait eu pour résultat aucune modification sensible. Mais supposons que nous ayons relevé le tarif douanier de 2 ou 3 p. 100; quelle différence cela ferait-il? De leur côté, nos amis libéraux soutiennent que nous pourrions avoir un tarif un peu moins élevé. Mais s'ils l'abaissaient de deux ou trois pour cent, cette réduction ferait une différence notable. Nous avons toujours eu cette politique et que le tarif soit abaissé ou élevé il ne se produira pas de différence considérable. J'en suis donc venu à la conclusion que l'heure est arrivée d'effectuer des changements radicaux à notre politique douanière si nous voulons accomplir des progrès.

Voici un pays où les chances sont merveilleuses; nous jouisssons de nombreux avantages. A la vérité il est très rare qu'un député se lève en cette enceinte sans chanter ces merveilleuses richesses naturelles. De sorte qu'il est déconcertant de constater le peu de progrès que nous avons faits en pensant à toutes ces richesses et au pays neuf qu'est le nôtre; et force nous est de penser qu'il y a quelque chose de défectueux dans la politique suivie jusqu'ici. Je tiens à demander au Gouvernement qu'il nous dise pourquoi il a hésité à mettre en vigueur la politique qui l'a fait élire. L'année dernière il a bien fait un bel effort pour la réaliser et il a abaissé les droits sur bon nombre d'articles. Et nos amis conservateurs n'ont jamais manqué une occasion de dire à la députation que l'application partielle de la politique, à la faveur de laquelle le Gouvernement a été élu avait ruiné l'industrie de ce pays; ils nous ont dit combien d'industries avaient été mises hors d'état de poursuivre leurs opérations. D'autre part le premier ministre et le ministre de l'Intérieur nous ont déclaré que ces industries qui avaient eu à souffrir du tarif l'année précédente, avaient accomplies de splendides progrès; ils ont déclaré que les fabriques d'instruments agricoles, l'une d'elles en particulier, avaient payé, au cours de l'année de gros dividendes. Eh bien, s'il en est ainsi, et si l'abaissement du tarif l'année dernière n'a pas nui à ces industries, quelle excuse le Gouvernement a-t-il pour ne pas appliquer la même politique à toutes les autres industries? Le Gouvernement a été élu grâce à cette promesse d'une plus grande liberté de commerce. Au cours de l'année dernière il a gagné cinq des six élections partielles et, selon moi, c'est bien là la preuve qu'on approuvait la politique alors mise en vigueur.

L'hon. M. LAPOINTE: Bravo, bravo!

M. LUCAS: Le ministre de la Justice dit "bravo, bravo". Je crois que les gens qui ont élus ces candidats l'année dernière, s'ils avaient encore à les juger, pourraient bien voter autrement.

Un DEPUTE: Ils sont plus contents que jamais.

M. LUCAS: Je suis heureux d'entendre cela. Comme je l'ai fait remarquer il y a quelques instants, nous n'avons pratiquement pas changé de politique, à l'exception d'une variante de un pour cent, au cours de nombreuses années; nous n'avons pas avancé. Je prie donc la députation de bien songer si le temps n'est pas venu de faire subir à notre politique des modifications radicales. Si au cours des cinquante dernières années nous n'avons pu prospérer dans un pays neuf, avec un bas tarif et l'attrait de terres gratuites, au nom du ciel quel espoir peut-on avoir pour les prochains cinquante ans avec ce que nous avons aujourd'hui? Selon moi le régime protecteur tel que nous l'avons eu depuis ce demi-siècle a été un échec et quant à moi je voudrais voir le gouvernement prendre son courage à deux mains et mettre le libre-échange en vigueur, politique à laquelle il doit son élection. Que le Gouvernement fasse cela; qu'il agisse hardiment et qu'il soutienne sa politique, abaissant le tarif de 3 p. 100 chaque année durant cinq ans; nos industries sauraient alors à quoi s'en tenir et seraient en mesure de s'adapter à ces conditions. Et si une industrie refusait de jouer cartes sur table, et de dire franchement dans quel état elle se trouve, elle devra en subir les conséquences. D'autre part quant aux industries qui sont du pays, s'il est prouvé qu'elles ne peuvent se maintenir, on pourrait leur venir en aide grâce à un régime de primes pendant quelques années pour voir ce qu'elles coûtent au pays et si elles valent la peine d'être soutenues. Je suis d'avis que le Canada a surtout besoin, aujourd'hui, de population. Nous avons pourvu le pays de moyens de communication pour une population de 25 à 30 millions d'habitants, peut-être plus; et c'est une population de 9 millions qui doit porter ce fardeau. Nous savons tous dans quel état est aujourd'hui notre réseau national; or à moins que nous ne puissions avoir plus de population afin de grossir le trafic de nos che-

mins de fer, il me semble qu'avant peu d'années ils auraient à faire face à un situation très grave.

Tout le monde reconnaît bien que nous avons besoin de population, mais où allons-nous établir les nouveaux venus? Nos villes peuvent-elles en prendre plus aujourd'hui? Je ne le pense pas. Nous avons nos cortèges d'affamés, où, il y a, du moins, beaucoup de chômage au temps actuel. Le seul endroit pour établir les nouveaux venus est la vaste plaine et les grands espaces qu'il reste à remplir. D'après moi, nous avons eu une politique qui consistait à mettre la charrue avant les bœufs.

Nous avons cherché à établir un système industriel, quand notre politique aurait dû viser à mettre en œuvre ces vastes espaces. Impossible de placer un homme sur la terre, aujourd'hui, et de lui enjoindre d'y rester. A moins qu'il n'ait l'assurance d'obtenir une rémunération convenable de son travail, il ne restera pas sur sa terre, et le résultat, c'est le surpeuplement actuel de nos villes, et au lieu de créer un marché domestique, nos fabricants, nous le constatons, sont parvenus à un état d'immobilité et attendent la venue d'autres immigrants qui rempliront les vastes espaces et leur ouvriront des débouchés domestiques. Dans ces conditions, je pense, il faut orienter la politique canadienne juste dans le sens indiqué par le ministre intérimaire des Finances, l'an dernier. A mon sens, c'est une politique vraiment nationale. Assurant, comme elle le fait, l'expansion de nos quatre industries fondamentales: l'agriculture, l'industrie minière, l'industrie forestière et les pêcheries. Je suis persuadé, monsieur l'Orateur, que si nous assurons le progrès et la prospérité de ces industries, nous n'aurons pas à nous inquiéter de nos manufactures. Si nos agriculteurs des grandes plaines de l'Ouest et du Canada entier avaient l'argent nécessaire à la satisfaction de leurs besoins, les manufactures ne pourraient suffire à leurs demandes, même en fabriquant jour et nuit. Et cependant nous voyons nos politiques faire assaut d'arguties touchant la même vieille politique que nous avons essayée durant cinquante ans et avons trouvée insuffisante. Il n'y a pas de maison d'affaires en ce pays ou ailleurs qui, après avoir mis une politique à l'épreuve, la moitié du temps que nous y avons mis et sans plus de succès que nous, ne la mît au rancart, et aussi les hommes qui la suivent s'ils ne décidaient pas d'en adopter une autre. Les Etats-Unis ont fini par reconnaître que si leurs industries sont importantes, pas une seule partie du pays, après tout, ne peut prospérer toute seule, mais toutes doivent progresser ensemble. Portant la parole à Chicago, il y a quelque temps, le président Coolidge aurait fait cette déclaration:

La prospérité réelle et permanente des Etats-Unis dépend de la mise sur pied de l'agriculture, a déclaré le président Coolidge, dans un message au congrès d'agriculteurs et de fabricants ouvert ici aujourd'hui.

"C'est tout à fait évident pour chacun d'entre nous qu'il n'y aura pas de prospérité réelle et permanente pour le pays entier ni pour la plus grande partie du pays, tant qu'une branche considérable et importante de son industrie productive sera incapable de prospérer", a déclaré M. Coolidge dans son discours.

"Le sort des agriculteurs a été depuis quelques années et continuera à être une menace pour la prospérité de toutes les autres classes de la population, aussi longtemps que nous ne découvrirons pas les moyens d'aider l'agriculture."

Je voudrais profiter de l'occasion pour faire comprendre au ministre intérimaire des Finances que nous attendons ardemment de lui, à cette session-ci, un projet de loi sur le crédit rural. Je suis heureux de voir que le Dr Tory a présenté son rapport final et j'ai vraiment confiance que le Gouvernement se hâtera de déposer un projet de loi pour donner effet aux conclusions de ce monsieur. Il ne faut pas envisager sous un angle ordinaire la question des fonds dont l'agriculteur a besoin. Quelle serait la situation de toutes les manufactures, fabriques et corporations prospères du Canada, si elles devaient payer 8 ou 10 p. 100 pour leur capital, et si ce capital était remboursable tous les trois ou quatre ans? Elles ne pourraient subsister, comme de raison; elles ne font pas affaires ainsi. Elles prélèvent leur capital au moyen d'effets à long terme, d'actions ou d'obligations vendues sur le marché libre, suivant le mode ordinaire qu'exige le mécanisme moderne, savamment ordonné, des placements. Ce que nous réclamons c'est qu'on place l'industrie agricole dans la même situation, c'est que l'agriculteur puisse mobiliser ses garanties et soit sur le même pied que toutes les autres corporations au marché financier. On peut démontrer avec succès que les garanties fondées sur l'agriculture ne le cèdent à aucune autre.

Un relevé de la richesse nationale en 1921 portait à $6,587,000,000 les capitaux placés dans les terres et l'élevage. En 1923, le rendement total de l'agriculture a dépassé 1,300 millions. Plus de la moitié de la population du Canada est rurale et vit de l'agriculture. C'est un fait bien connu que la prospérité de l'agriculteur est le fondement de la prospérité nationale. Le cultivateur de l'Ouest est le soutien et la moëlle épinière de l'industrie de l'Est canadien. Si nous prenons pour acquis le bien-fondé de ces affirmations, et elles sont irrécusables, nous avons une industrie ayant un actif d'environ 700 millions et un chiffre d'affaires annuel de 1,500 millions sans méthode moderne pour résoudre ses problèmes

[M. Lucas.]

de crédit. L'agriculteur a le désavantage de faire affaires sous un régime financier qui ne répond pas à ses besoins, un régime non seulement insuffisant mais préjudiciable au point de vue économique, social et politique.

L'avenir du Canada ne dépend pas de ses villes, et en parlant ainsi je ne décrie pas nos villes. Il dépend du cultivateur. Les affaires sont bonnes quand le cultivateur a de l'argent à dépenser, mais pour remonter plus loin, l'histoire a prouvé maintes fois que la force de n'importe quelle nation dépend du nombre et de la prospérité de ses agriculteurs franc-tenanciers. On ne sait peut-être pas généralement que le Canada est aujourd'hui le seul important pays agricole au monde qui n'ait pas adopté une méthode convenable de gestion financière conforme aux besoins de l'agriculture.

D'autre part, l'agriculteur de l'Ouest est obligé de subir la concurrence sur les marchés mondiaux des produits envoyés par les pays où les cultivateurs jouissent depuis longtemps des avantages du crédit agricole à bas intérêt. Aux Etats-Unis, les banques agricoles (Land Bank system) fonctionnent depuis sept ans, au cours desquels on a connu une période d'inflation financière suivie d'une liquidation énergique. Le système a fonctionné sans faiblesse tant dans la pratique que dans la théorie. Il est admis par tous que l'agriculture a un droit égal aux entreprises industrielles de bénéficier du crédit moyennant un taux d'intérêt raisonnable contre des garanties suffisantes.

Je dirai au ministre des Finances que le Gouvernement désappointera grandement les agriculteurs de l'Ouest s'il néglige de déposer une loi pour organiser le crédit agricole dont le besoin se fait sentir.

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): L'honorable député peut-il nous expliquer pourquoi le gouvernement de l'Alberta ne met pas en application le plan de crédit rural établi par une loi de la province? L'Alberta possède le crédit agricole sur le papier. Pourquoi n'est-il pas mis en pratique?

M. LUCAS: La réponse n'est pas difficile à trouver. C'est que le gouvernement provincial ne peut pas se procurer les capitaux qu'il faudrait.

L'hon. M. MOTHERWELL: Le gouvernement de la Saskatchewan a pu avancer neuf ou dix millions aux cultivateurs.

M. LUCAS: Il est connu que le gouvernement fédéral peut obtenir de l'argent à plus bas intérêt que les provinces. La faculté de se procurer des fonds à bas intérêt est la principale considération en cette matière. Tant qu'on ne peut pas avoir les capitaux à prix raisonnable, l'institution du crédit agricole est inutile, car on serait au même point qu'aujourd'hui.

M. WARNER: N'est-il pas vrai que le gouvernement de l'Alberta attend pour agir ce que fera le gouvernement fédéral à ce sujet?

M. LUCAS: Je crois que vous avez raison.

L'hon. M. MOTHERWELL: Notre collègue prétend-il dire que le gouvernement progressiste de l'Alberta ne peut pas se procurer de l'argent à aussi bonnes conditions que le gouvernement libéral de la Saskatchewan?

M. LUCAS: Quel est le taux de l'intérêt payé par la Saskatchewan?

L'hon. M. MOTHERWELL: Cinq pour cent, et il prête à 6 ou un peu plus, si je ne me trompe.

M. LUCAS: Je dirai au ministre...

M. JELLIFF: N'est-ce pas un fait que le gouvernement de la Saskatchewan a cessé de prêter aux cultivateurs parce qu'il ne peut se procurer assez de capitaux?

M. LUCAS: Je l'ai entendu dire. J'apprendrai au ministre de l'Agriculture que le gouvernement de la Saskatchewan désire s'en remettre au gouvernement fédéral pour continuer le système.

L'hon. M. MOTHERWELL: La raison pour laquelle on ne prête plus, c'est que les capitalistes refusent de mettre davantage dans ce genre d'opérations et que les emprunteurs sont lents à rembourser la province.

M. LUCAS: On manque d'argent alors. Je toucherai maintenant une autre question, celle du transport des céréales par la voie canadienne, question de première importance pour le pays. Je renvoi nos collègues au rapport de la commission d'enquête sur les grains qui a été présidée par M. le juge Turgeon. Je leur signale en particulier les pages 203 et 204; ils y trouveront des renseignements fort utiles:

Le rapport du ministre du Commerce démontre que durant l'année culturale de 1921-1922, on a fait les expéditions de blé suivantes:

	Boisseaux
New-York, Baltimore, Boston et Portland..	100,009,466
Montréal et Québec..	28,030,051
Saint-Jean (N.-B.)..	6,604,898
Total..	134,744,415

Il s'ensuit que les expéditions de blé dans les ports américains et canadiens, au cours de l'année, ont été respectivement de 74 et 26 p. 100 du total.

En outre, plusieurs millions de boisseaux ont été chargés à Vancouver à destination du Japon et de la Chine, ou de l'Europe par voie du canal de Panama.

Au cours de l'année culturale 1922-1923 (du 1er septembre 1922 au 31 août 1923) les expéditions de blé canadien s'expriment par ces chiffres:

	Boisseaux
Aux Etats-Unis..	12,936,048
Par voie des ports américains au Royaume-Uni et ailleurs..	129,871,095
Montréal et Québec..	57,030,848
Saint-Jean (N.-B.)..	12,014,152
Vancouver..	17,829,671

mettant la part respective des expéditions dans les ports américains et canadiens de l'Atlantique à 65 et 35 p. 100 du total.

Les chiffres concernant l'exportation de notre blé pour l'exercice clos le 31 août 1924 sont aussi disponibles à l'heure actuelle. Les voici:

	Boisseaux
Aux Etats-Unis pour la consommation.. ..	21,320,242
Aux ports des Etats-Unis pour l'exportation	141,079,337
Exportés de Montréal et Québec..	63,568,444
Exportés de Saint-Jean..	9,412,533
Exportés de Vancouver..	53,809,505
Total..	289,190,061

Ces chiffres démontrent que les exportations par les ports de l'Atlantique continuent comme auparavant soit 66 p. 100 via les ports des Etats-Unis et 34 p. 100 via Montréal, Québec et Saint-Jean. Voilà un problème très essentiel et ces faits constituent par eux-mêmes un fort argument à l'appui de l'égalisation des tarifs de transport par la section des montagnes jusqu'à Vancouver.

Etant donné le pourcentage de notre grain, qui est exporté par les ports américains, je ne vois pas pour quelle raison nous ne tenterions pas tous les efforts possibles afin d'encourager l'expédition par les ports canadiens. En ce qui regarde la réduction des prix de transport sur la section des montagnes, je ferai observer qu'il n'y a pas de rampes plus raides, entre Edmonton et Vancouver qu'entre Edmonton et Fort-William.

D'après le rapport de la commission des grains, le parcours sur lequel est transporté ce fort volume de trafic outre-mer, est comme suit:

Expédition par New-York—	Milles
De Winnipeg à Fort-William, par rail.. ..	420
De Fort-William à Buffalo, par eau..	860
De Buffalo à New-York, par rail..	400
De New-York à Liverpool, par transatlantiques..	3,100
Total..	4,780

D'autre part, si le grain était expédié directement par rail à Québec ou à Montréal, les chiffres seraient ainsi qu'il suit:

Expédition par le Saint-Laurent—	Milles
De Winnipeg à Québec, par rail (1,372 à Montréal)..	1,350
De Québec à Liverpool, par navires.. ..	2,633
Total..	3,983

[M. Lucas.]

Le rapport de la commission des grains établit donc que le grain des provinces de l'Ouest exporté par la route de New-York doit être transporté sur un parcours de 800 milles plus long que s'il était expédié par Québec ou sur un parcours d'environ 650 milles plus long que s'il était expédié directement par rail jusqu'au port de Montréal. Et je citerai encore le passage suivant que je relève dans le rapport de la commission des grains:

Il est vrai que le grain expédié par New-York doit faire un plus court trajet par rail que celui qui est expédié directement par chemin de fer aux ports du Saint-Laurent; d'autre part, le grain est assujetti à deux transbordements, l'un à Fort-William et l'autre à Buffalo, qui n'ont pas leur raison d'être s'il suit l'autre route. Ces frais d'élévateur supplémentaires combinés avec les tarifs de transport sur les lacs ainsi que les assurances maritimes de Fort-William à Buffalo, frais qui sont inconnus sur la route canadienne par rail, font plus que compenser pour le trajet plus long par chemin de fer. Pour ne citer qu'un exemple, le coût du transport du blé de Fort-William à New-York, en octobre 1923, se décomposait comme suit:

	Cents par boisseau
Frais d'élévateur, Fort-William..	1.25
Frais de transport sur les lac, Fort-William à Buffalo..	5.20
Assurance maritime..	0.30
Elévateur, Buffalo..	1.00
Frais de transport par chemin de fer, Buffalo à New-York..	9.10
Elévateurs, New-York..	1.00
Total par boisseau..	17.85

Le coût total par la route de la baie Georgienne s'élevait à 16.65c. par boisseau et à 15.45c. en suivant exclusivement la route par eau. Même advenant le cas où notre grain serait expédié aux ports de l'Est par la route exclusivement canadienne, nous constatons que les tarifs sont encore moins élevés que si nous l'expédions par New-York. Nous constatons de plus, à la lumière de ce rapport, qu'en 1916, un prix de 6c. par boisseau pour le transport du blé de Winnipeg à Québec fut en vigueur sur le Transcontinental national; or, l'honorable M. Reid, le ministre des Chemins de fer de l'époque, déclara que ce trafic était profitable.

De grandes quantités de blé furent expédiées par cette route sous le régime de ce tarif de 6c. Cependant, plus tard, le tarif fut porté à 20c. ¾ par boisseau avec le résultat que cette route fut abandonnée.

Le Gouvernement, à mon avis, ferait bien d'examiner ces problèmes afin de s'assurer s'il ne serait pas possible de fixer des prix qui contribueraient à faire passer de plus grandes quantités de grain par les routes canadiennes. Entre Armstrong et Québec, si nous avions des tarifs semblables à ceux du pas de Nid-du-Corbeau, de l'Ouest à venir jusqu'à Fort-William, le prix de transport d'un boisseau de blé

d'Armstrong à Québec serait de 11c. au lieu de 20c. ¾ comme à l'heure actuelle. Ce serait une excellente affaire de détourner ce trafic au bénéfice de nos chemins de fer canadiens au lieu de lui laisser prendre la route des ports des Etats-Unis. De plus, la manutention de ce grain dans nos ports fournirait passablement de travail à nos concitoyens. Une autre chose qui nous touche d'une façon essentielle dans l'Ouest, c'est la différence qu'accusent les tarifs de transport selon que le blé est destiné aux fins domestiques ou à l'exportation. En ce qui regarde le blé expédié par le port de Vancouver, nous constatons que le tarif est de 41c. ½ par 100 livres s'il est destiné à des fins domestiques tandis qu'il n'est que de 22c. ½ si le même blé est destiné à l'exportation, soit un écart de 19c. Et lorsque nous expédions le même grain, disons à Montréal, les tarifs de transport sont respectivement de 63c. ½ et 60c. ½ par 100 livres selon qu'il est destiné à des fins domestiques ou à l'exportation; l'écart n'est donc plus que de 3c. comparativement à 19c. pour ce qui est du port de Vancouver. Il est certes assez difficile de s'expliquer pour quelle raison on nous rançonne ainsi parce que nous utilisons la route de l'Ouest. Je ferai observer de plus que notre trafic avec l'Orient se développe sur une vaste échelle de sorte que les prix de transport sur la route de l'Ouest nous intéressent au plus haut point.

J'aimerais à revenir un peu à la question du tarif pour dire que nos amis manufacturiers auront à rajuster leurs affaires comme les fermiers ont dû le faire à cause de la situation qui leur était faite. Nous avons entendu parler beaucoup de l'opportunité pour nos cultivateurs d'adopter un système de culture variée; on les a avertis de ne pas mettre tous leurs œufs dans le même panier. Voyons un peu les statistiques de l'Alberta. Nous constatons que la valeur totale des produits laitiers, en 1905, ne s'élevait qu'à un million; en 1924, la valeur de ces produits s'élevait à $22,928,750; en 1905, la production de 13 beurreries était de 813,000 livres; en 1924, la production de 89 beurreries était montée à 21,500,000 livres. En 1915, il y avait 13 fabriques de fromage produisant 381,832 livres; en 1924, la production du même nombre de fromageries s'élevait à 1,675,000 livres. En 1922, nos exportations de beurre étaient d'un million de livres; en 1924, elles étaient montées à 4,100,000 livres. On ne saurait donc dire que nos fermiers de l'Ouest ne s'adaptent pas à la situation nouvelle qui s'est présentée.

L'autre part, nous constatons que nos amis les manufacturiers, au lieu d'essayer de faire face à ces conditions nouvelles, viennent se plaindre chaque année auprès du Parlement pour réclamer plus de protection. Tout en croyant à la protection pour ce qu'ils ont à vendre, ils sont réellement libre-échangistes quant il s'agit de ce qu'ils ont à acheter.

L'an dernier, j'ai rencontré plusieurs citoyens représentant des compagnies qui s'occupent de l'acier. Ils se plaignaient de la situation de cette industrie. En conversant avec eux, j'ai appris qu'ils achetaient la plus grande partie de leur acier aux Etats-Unis. Je leur ai demandé pourquoi ils faisaient cela et ils m'ont répondu que c'était parce qu'ils pouvaient acheter à meilleur marché là-bas. Je repris: "Je présume qu'un bon commerçant doit acheter là où il trouve à acheter à meilleur marché." Et ils me répondirent: "Certainement." Je dis alors: "Si c'est l'acte d'un bon commerçant que de faire ce que vous faites, pourquoi ne le serait-ce pas pour le fermier?" Je l'ai dit, nous constatons que ces messieurs sont protectionnistes contre les autres, mais quand il s'agit d'eux-mêmes, ils recherchent tous les avantages possibles. Il y a quelques jours, j'ai inscrit au Feuilleton une certaine question; dans la réponse qu'on y a faite, je vois que ces messieurs prônent la protection pour leurs propres industries, mais qu'ils reçoivent en drawbacks pratiquement un dixième du montant total des droits perçus par ce pays. J'avais toujours été sous l'impression que ce drawback n'était payé que sur les marchandises fabriquées en Canada pour être exportées, mais j'ai été surpris de constater qu'une grande quantité de drawbacks sont payés sur les matières premières importées en ce pays et fabriquées ici pour la consommation locale.

Je ne désire pas, à cette heure, retenir l'attention de la Chambre plus longtemps et je n'ajouterai que ceci: je crois que, si nous voulons avoir la prospérité en Canada, il faudra porter une plus grande attention à l'industrie fondamentale de ce pays. Pour ma part, je serai toujours prêt à appuyer tout gouvernement qui mettra en vigueur une telle politique.

M. POULIOT (traduction): J'aimerais à parler en français, dans ma propre langue, pour faire mon discours de début, mais je vais attendre une autre occasion parce que j'ai certaines vues à exprimer dans l'intérêt de mon propre comté *et je désire être bien compris par tous les honorables députés.* On m'a représenté, en certains milieux, comme un libéral indépendant. Ces deux mots sont synonymes et c'est le cas de dire que la partie est comprise dans le tout.

Depuis ma plus tendre enfance, j'ai été un ardent admirateur de sir Wilfrid Laurier qui, dans l'immortelle conférence qu'il fit sur le libéralisme à Québec, a dit que le libéralisme était dérivé de deux mots: liberté et libéra-

lité. Je me souviendrai toujours de ces paroles de sir Wilfrid Laurier et j'agirai en conséquence. Laurier fut l'un des plus grands hommes du parti libéral en Canada et l'un des plus grands hommes d'Etat de l'empire britannique. Je suis content de rendre au très honorable premier ministre cet hommage: il a été fidèle à sir Wilfrid Laurier dans une circonstance dont tous ont gardé le souvenir, alors que d'autres qui s'étaient proclamés ses amis l'abandonnèrent.

Comme député nouvellement élu, je désire exprimer ma reconnaissance aux membres du Gouvernement et à tous les honorables députés de cette Chambre, y compris les honorables députés de l'opposition, pour leur courtoisie à mon égard, et je crois que mes collègues qui ont été présentés ici en même temps que moi au début de la présente session partagent mes vues sur ce point. Je désire remercier non seulement mes collègues, mais aussi les fonctionnaires et employés de tous les départements pour l'aide qu'ils nous donnent dans notre travail.

Mon comté est très étendu et sa population est d'environ 50,000 habitants. C'est l'une des plus grandes circonscriptions électorales de la province de Québec. Comme mon élection n'a eu lieu que deux mois avant l'ouverture de la session, j'aimerais à faire inscrire dans le hansard un vœu important adopté à une réunion du conseil de comté de ma circonscription:

11 mars 1925.

Province de Québec

Municipalité du comté de Témiscouata

A une assemblée générale et trimestrielle du conseil municipal du comté de Témiscouata tenue au palais de justice à l'Isle-Verte mercredi le onzième jour de mars mil neuf cent vingt-cinq à dix heures avant midi et tenue conformément aux dispositions du Code Municipal de la province de Québec, à laquelle assemblée il y avait quorum.

Le vœu suivant a été adopté:

Proposé par M. Alphée Beaulieu secondé par M. J. A. Beaulieu;

Considérant que le comté de Témiscouata est un des comtés ruraux les plus étendus et les plus populeux de la province de Québec;

Considérant que le comté de Témiscouata a été cruellement éprouvé par les feux de forêts de 1923 qui ont causé des dommages évalués à trois millions de dollars;

Considérant que les récoltes des cultivateurs du comté de Témiscouata en 1920, 1921, 1922 et 1923 ont été bien mauvaises et que le commerce en a souffert un grand préjudice;

Considérant que, de ce chef les cultivateurs du comté de Témiscouata ont été forcés de s'endetter considérablement pendant plusieurs années pour vivre, pour acheter leurs graines de semences et pour hiverner leurs animaux;

Considérant que le comté de Témiscouata est dans une situation toute particulière et critique et qu'il a besoin de l'aide urgente du gouvernement fédéral afin de protéger les cultivateurs et leur permettre de vivre heureux sur le sol natal au lieu d'émigrer aux Etats-Unis;

[M. Pouliot.]

Considérant qu'en 1923 le Gouvernement fédéral a accordé un subside de $100,000 aux sinistrés du Japon.

Ce conseil prie le très honorable W. L. Mackenzie King, premier ministre du Canada, et ses honorables collègues de bien vouloir inclure dans les crédits supplémentaires de chaque département intéressé, avant la fin de la présente session, des montants substantiels pour chacune des demandes qui seront faites par notre député, M. Jean-François Pouliot, dans l'intérêt du comté de Témiscouata.

Adopté.

JULES LIZOTTE.
Préfet.
J.-W. ROY,
Sec.-trésorier.

Et d'abord un mot des besoins les plus urgents de mon comté. Il est très important de réparer nos édifices publics, qui tous devraient être visités par les inspecteurs du département intéressé, puisqu'un point à temps en évite cent. Il nous faut partout un service quotidien des postes. Je tiens à exprimer ma reconnaissance au ministre des Postes des améliorations qu'il a effectuées sous ce rapport; mais il reste quelque chose à faire dans la région sud du comté et j'espère qu'il y donnera son attention. Il nous faut aussi une nouvelle gare à la Rivière-du-Loup; celle qui nous sert actuellement est très ancienne et ne suffit pas au trafic. Il nous faut une gare plus spacieuse parce que la Rivière-du-Loup est le terminus du chemin de fer de Témiscouata qui fait le raccordement entre l'Intercolonial et le Transcontinental, entre le Nouveau-Brunswick et l'état du Maine. Il nous faut aussi un nouveau bureau de poste, et bureau de douane à Trois-Pistoles, et un bureau de la douane à Cabano. Trois-Pistoles n'a pas un bureau de poste convenable; on y affecte un espace dans un petit édifice; on devrait y construire un nouveau bureau de poste. On devrait faire certains travaux de dragage dans mon comté, à la Rivière-du-Loup et à l'Isle-Verte. Les quais devraient être réparés et on devrait installer un téléphone entre Notre-Dame-de-l'Isle-Verte et Cacouna, parce qu'il y a un phare puissant sur Notre-Dame-de-l'Isle-Verte et qu'il ne peut pas communiquer avec la terre ferme. Voilà quelques-uns des besoins de ma circonscription; je ne manquerai pas de les faire valoir et j'espère que le ministère verra d'un bon œil toutes nos requêtes.

A propos du tarif nous avons entendu des discours intéressants venant des deux côtés de la Chambre; toutefois c'est seulement lorsque la situation est normale qu'on peut risquer des expériences. Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) a, certes, un grand mérite d'avoir prononcé le discours qu'il fallait dans les circonstances. Il se rend compte qu'en présence d'une dette aussi lourde, il est dangereux d'apporter un changement au tarif douanier, sans avoir bien pesé les conséquen-

ces probables de pareille modification. Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) a parlé comme un président de banque; il a fait un exposé clair et vrai de la situation financière du Canada. Est-il possible d'uniformiser le tarif? Je ne le crois pas. La lutte entre libre-échangistes et protectionnistes est une querelle entre "Petit-boutiens" et "Gros-boutiens". On ne se souvient pas que le Gouvernement ait jamais promis d'inaugurer un régime libre-échangiste au Canada; il s'est engagé à diminuer l'impôt et effectivement il l'a diminué. On ne saurait baisser tous les impôts d'un même coup; mais on a fait un excellent début dans cette voie. L'Angleterre inaugura le libre-échange lorsqu'elle était maîtresse des mers, ayant une grande flotte pour effectuer le déplacement des marchandises que les Iles-Britanniques importaient et exportaient. Voilà qui explique la naissance du régime libre-échangiste en Angleterre. Mais, par contre, les Etats-Unis, après la guerre, ayant un gros excédent de produits qu'ils ne pouvaient pas vendre à l'étranger, ont eu recours au régime protecteur pour en assurer la vente au pays même. La situation des deux pays différait du tout au tout. Il n'est pas raisonnable de dire que nous devrions adopter tel tarif, que nous devrions abaisser ou relever notre tarif douanier, simplement parce que tel autre pays a tel tarif. Ce qui convient à un pays peut fort bien ne pas convenir à un autre. Les Etats-Unis jouissent d'un climat tropical, semi-tropical et tempéré; ils sont à même de se suffire. Il n'en est pas ainsi du Canada, car nous sommes forcés d'acheter certains produits d'autres pays.

Je vois qu'un de nos honorables collègues a donné avis d'une résolution tendant à abolir la préférence britannique. J'ai lu récemment dans les journaux que le parlement de l'Afrique du Sud avait proposé d'établir un tarif réciproque relativement à la préférence britannique. Ceci signifie que si l'Angleterre met un embargo sur un produit quelconque de l'Afrique du Sud, celle-ci en fera autant à l'égard des produits anglais. C'est logique. Il ne doit pas être question de sentiment en matière douanière et l'Angleterre nous en donne l'exemple. L'honorable député de Queen (M. Mackinnon) s'est plaint, dans son discours, de ce que la Grande-Bretagne avait mis l'embargo sur les pommes de terre venant de l'Amérique septentrionale. On a prétendu que ces pommes de terre n'étaient pas bonnes et propageaient une maladie d'un nom scientifique quelconque. On en avait dit autant du bétail. Certains prétendent que la préférence doit demeurer, même si l'Angleterre interdit l'entrée de nos produits. Or, le traitement devrait être réciproque.

La loi fondamentale de l'économie politique est celle de l'offre et de la demande et c'est notre intérêt de chercher à développer notre commerce extérieur. On parle de protection, mais la protection pour qui? Il est juste de protéger les industries, mais il faut aussi protéger les consommateurs. Certains qualifient la protection de politique nationale. Pour qu'une politique soit nationale, il faut qu'elle soit nationale à tous les points de vue. Nous ne sommes pas les citoyens de l'univers, mais bien du Canada, et nous devons tout envisager du point de vue de notre pays, du point de vue canadien. Il nous faut un esprit canadien et, pour ma part, je suis heureux et fier de dire que je représente une circonscription canadienne-française de la province de Québec.

Je tiens à citer certains passages extraits d'articles publiés dans quelques grands et importants journaux quotidiens d'Ontario durant l'élection de 1917 par le comité de publicité du parti unioniste.

En voici un daté du 15 décembre 1917:

La province de Québec va-t-elle imposer sa volonté au Canada? Cette province qui a dédaigné de faire son devoir envers le pays pendant la guerre, a rendu la conscription nécessaire. Si les Canadiens-français avaient fait leur devoir sous le régime du volontariat, la loi du service militaire de 1917 ne serait pas en vigueur aujourd'hui.

Cet article porte la signature du comité de publicité du parti unioniste. En voici un autre daté aussi du 15 décembre 1917:

Votre vote lundi prochain réélira le gouvernement d'union ou laissera le Canada à la discrétion de Laurier, de Bourassa et de la province de Québec. Si vous êtes un patriote fidèle et sincère, vous voterez pour le candidat unioniste.

Ces articles et beaucoup d'autres encore étaient signés par le comité de publicité du parti unioniste. Il y avait aussi le Comité d'union des citoyens qui a écrit: "Il ne faut pas que la province de Québec gouverne tout le Canada." Ces gens-là ont aussi insinué que la province de Québec avait été achetée avec de l'or allemand. Heureusement, les gens de la province de Québec n'avaient pas perdu la tête et je ne comprends pas pourquoi le parti au pouvoir à l'époque prenait sur lui la responsabilité d'attaquer une grande partie de la population pour garder le pouvoir.

Le Code criminel, édicté par ce Parlement, contient une disposition, l'article 136, qui dit ceci:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'un an d'emprisonnement, celui qui publie, de propos délibéré, des nouvelles ou histoires fausses qui font ou sont propres à faire quelque tort ou dommage à des intérêts publics.

Ceux qui écrivaient ainsi des faussetés contre les citoyens patriotes, respectables et dignes de confiance de la province de Québec, allaient

à l'encontre de la loi et à l'encontre de l'esprit de la Confédération. Après qu'ils eurent gagné l'élection, ils se mirent à genoux devant cette même province de Québec et lui demandèrent pardon de ce qui avait été dit par leur parti et qu'ils n'avaient jamais rétracté auparavant. Aucun des membres du parti unioniste n'a jamais pris la responsabilité des mensonges et des calomnies séditieuses publiées officiellement sous le nom de son propre parti dans les journaux quotidiens de la province d'Ontario pendant toute la durée de la campagne électorale. Le résultat fut qu'à l'élection suivante, en 1921, les citoyens de la province de Québec se rappelant ce qui avait été dit antérieurement dans l'Ontario, n'élirent pas un seul candidat unioniste.

L'honorable député de Victoria (Alb.) (M. Lucas) a dit qu'il ne savait pas comment nos électeurs nous jugeraient lors de la prochaine élection. L'honorable député de Rimouski (sir Eugène Fiset) et moi avons protesté énergiquement. Qu'il vienne chez nous; il y apprendra que nos amis dans nos circonscriptions sont très satisfaits du travail que nous accomplissons ici pour eux. Je suis heureux de dire que l'honorable député de Rimouski est le général qui a conduit la députation composée de quelques membres de cette Chambre, à la commission des chemins de fer pour obtenir une réduction des taux de transport des pommes de terre, ce qui a aidé considérablement les cultivateurs de notre région.

Qu'on me laisse dire quelques mots de la bonne entente. Nos gens devraient se connaître les uns les autres et devraient aussi connaître leur pays. Les habitants de la province de Québec ne sont pas du tout imbus de cet esprit de clocher que leur prête les journaux d'Ontario. Ce sont des gens pratiques. Ils habitent le sol de cette province depuis des générations. Ils sont heureux d'y vivre. Ils aiment leur pays et ils comprennent que leur patrie est le Canada. Loin d'être étroits d'esprit, ils seraient prêts à défendre le Canada le moment venu, mais ils ne peuvent comprendre comment nous pouvons dépenser de l'argent pour des guerres en dehors de nos frontières. Je regrette de ne voir qu'un seul membre du parti unioniste à son siège, mais je l'invite néanmoins à venir visiter mon comté, l'été prochain, alors que je le présenterai aux électeurs du bas du Saint-Laurent. Je suis convaincu qu'il les comprendra et qu'il constatera que ce sont des gens dignes de confiance et d'estime. Il pourra ainsi renseigner ses collègues de la gauche afin d'éviter toute erreur possible dans l'avenir. Les Canadiens de race sont les meilleurs de nos citoyens.

Il y a deux ans, des feux de forêt ont causé pour au moins trois millions de dommages dans mon comté. Des paroisses ont été complètement ruinées et leurs habitants étaient de bon Canadiens, nés sur notre sol et l'habitant depuis des générations: ils n'ont pas émigré aux Etats-Unis. Leurs maisons et leurs bâtisses ont été ravagées et il ne leur est demeuré que leur fier courage. Ils disaient: "Nous avons eu des malheurs, mais nous allons nous reprendre." Et ils y ont réussi. Voilà les gens que nous devons aider, que nous devons garder au pays. Au lieu de dépenser des sommes folles pour amener des immigrants au Canada, consacrons cet argent à retenir chez nous nos concitoyens et à leur permettre de vivre heureux sur le sol canadien.

Le Gouvernement continue ses subventions aux provinces pour l'entretien des routes. Il y a trois sortes de routes publiques: les routes locales, pour l'usage des municipalités; les routes provinciales et il devrait y avoir des routes fédérales dont une partie de l'entretien retomberait sur le gouvernement fédéral. A mon sens, le Gouvernement devrait accorder des subventions aux municipalités plutôt qu'aux provinces. Sous le régime des lois de la province de Québec, les municipalités peuvent se faire accorder un octroi équivalent aux sommes qu'elles dépensent moyennant un intérêt peu élevé. Si les municipalités pouvaient recevoir une aide directe du gouvernement fédéral, elles pourraient refaire toutes leurs routes et ainsi améliorer les moyens de communication dans tout le pays.

Il faut un bateau traversier entre la Rivière-du-Loup et Tadoussac. Il y a quelques années, un service était maintenu été comme hiver entre la Rivière-du-Loup et Tadoussac, par un petit navire en bois qui profitait du courant le menant de Tadoussac à la Rivière-du-Loup une journée pour le ramener le lendemain de la Rivière-du-Loup à Tadoussac. Nous avions ainsi des communications constantes toute l'année entre la côte nord et la côte sud du fleuve Saint-Laurent. Comme tout le monde le sait, le chenal du nord à l'est de Tadoussac, le long de la côte nord, n'est jamais fermé par la glace comme l'est le chenal du sud, exception faite de la route entre Tadoussac et la Rivière-du-Loup. En conséquence, je compte que le ministre du Commerce saura faire droit aux demandes des citoyens de cette région et de la Rivière-du-Loup et qu'il leur accordera le bateau traversier qu'ils demandent. C'est de la plus haute importance, car cela constitue le seul moyen de communication en hiver entre notre région et la partie du pays située à l'est de la côte nord, près du Saguenay.

Quant aux chemins de fer, à la Rivière-du-Loup, dans mon comté, nous avons de bons ateliers, d'excellents ouvriers et un outillage

moderne. On devrait trouver le moyen de donner du travail aux employés. La ligne du National-Canadien rapporte de bons profits entre Sainte-Rosalie et Mont-Joli, mais nous pouvons difficilement comprendre pourquoi les locomotives et les wagons de cette voie sont réparés à Amherst ou à Moncton. Le transport coûte un prix exorbitant et nous pourrions faire un meilleur travail à meilleur marché aux ateliers de la Rivière-du-Loup. Des wagons censés avoir été parfaitement réparés à Moncton ont dû être renvoyés à la Rivière-du-Loup pour y être mis en parfait état. Une autre chose difficile à comprendre, c'est pourquoi notre réseau national envoie parfois ses wagons à réparer dans des ateliers qui ne sont pas les siens. Il me semble que le travail devrait être donné à nos gens et que les employés du réseau national devraient avoir la préférence. Ils pourraient exécuter les travaux au prix coûtant et cela cadrerait parfaitement avec la politique d'économie prêchée par les fonctionnaires du réseau national du Canada. Mon honorable ami de Victoria (Alb.) (M. Lucas) a insisté pour demander l'expédition du blé par les ports canadiens. J'ai cru de mon devoir de m'adjoindre à la députation des provinces maritimes qui est venue ici demander l'expédition du grain canadien par les ports du pays. Aujourd'hui, le Grand-Tronc appartient au pays et est placé sous la direction du réseau national du Canada. La voie du Grand-Tronc de Montréal à Portland rapporte de beaux bénéfices. Cela n'est pas fait pour aider l'expédition du grain par les ports canadiens.

Ainsi que l'a dit mon honorable ami de Terrebonne (M. Prévost), les difficultés des chemins de fer nationaux canadiens ont commencé avec l'achat du Nord-Canadien au prix énorme de 700 millions. L'intérêt sur cette somme, qu'il nous faut payer, représente un chiffre considérable. Il est évident que le gouvernement actuel n'est pas responsable de cette erreur; cette responsabilité retombe sur le gouvernement unioniste et surtout sur sir Thomas White, qui était l'avocat de Mackenzie et Mann. J'ai beaucoup de considération pour les administrateurs du Grand-Tronc, de même que pour la plupart des administrateurs et pour les employés de l'Intercolonial. Les administrateurs du Grand-Tronc souffraient du fait que la direction demeurait en Angleterre; et le bilan de l'Intercolonial avait toujours indiqué un surplus avant la fusion. De tout le Nord-Canadien, seul le tunnel à Montréal—un trou—valait quelque chose. Le matériel, bien qu'évalué à 700 millions, ne valait rien. Ce fut une affaire vraiment louche. Je n'arrive pas à m'expliquer comment l'on a pu payer ce prix énorme pour une entreprise qui ne valait pratiquement rien. Il me semble que le National-Canadien souffre en premier lieu d'une évaluation exagérée et ensuite de la multiplicité des sinécures. Je parlais tout à l'heure du Nord-Canadien. Je crois que M. Hanna, lorsqu'il était président des chemins de fer nationaux canadiens, nomma chef du service de sûreté des chemins de fer, à un traitement annuel de $12,000 un simple détective du Nord-Canadien dont le salaire était de $1,200 à peu près et qu'il l'autorisa en outre à se servir d'un wagon particulier.

Le service des wagons-restaurants et des wagons-lits administré par M. Pratt compte aussi beaucoup trop de fonctionnaires. M. Pratt n'est pas un Canadien de naissance et c'est plutôt un agent d'immigration. Il a amené ici bon nombre de ses amis d'Angleterre qu'il a nommés inspecteurs dans son département. Il est amusant de voir presque tous les chefs de wagons et facteurs suivis d'un ange gardien sous la forme d'un inspecteur des chemins de fer nationaux canadiens. Toutes ces sinécures devraient être abolies; le pays aurait autant de moins à payer.

Les rampes plus fortes ordonnées par ceux qui voulaient détruire l'œuvre de Laurier sont un autre désavantage pour les chemins de fer Nationaux. Sir Wilfrid Laurier voulait faire du Transcontinental un lien entre toutes les provinces et un instrument de colonisation, mais quand les conservateurs lui succédèrent, jaloux de la gloire qu'il s'était acquise comme premier ministre, ils voulurent saboter son œuvre comme les Allemands ravagèrent le nord de la France. Voilà pourquoi ils changèrent les plans et établirent des rampes plus fortes afin de diminuer le trafic. En recourant à ce truc, ils se ménageaient une occasion de critiquer l'administration du gouvernement Laurier, et le pays en souffre aujourd'hui. Ne soyons pas surpris si le National-Canadien demande parfois de l'aide au Gouvernement. Le Pacifique-Canadien, une entreprise lucrative actuellement, a souvent demandé de grosses subventions en terres et en argent. Il a été bien administré et maintenant c'est une des entreprises les plus importantes du monde. Bon nombre de gens attribuent à sir Henry Thornton le mérite de la fusion des différentes parties du réseau national. Il a certainement droit à sa part, mais il est bien aidé par d'anciens fonctionnaires très capables du Grand-Tronc et de l'Intercolonial. Il est président du bureau de direction et président de la compagnie du National-Canadien. Je crois que les devoirs de ces deux fonctions sont trop onéreux, et je serais d'avis que le ministre des Chemins de fer présidât le bureau de direction afin de surveiller l'administration du réseau par les directeurs. De plus, l'administration ne devrait avoir aucun secret

pour les membres de cette Chambre. On nous demande parfois de voter des subventions et il n'est que juste que nous sachions pourquoi nous devons les payer.

Je dois insister aussi pour que les employés du National-Canadien soient bien traités. Je demande qu'on s'en tienne toujours aux promotions. Cela encourage les employés à travailler et à faire de leur mieux. Je demande aussi l'usage des deux langues dans la correspondance entre les employés et le haut personnel, c'est-à-dire que l'on réponde en français à l'employé qui écrit en français. Les fonctionnaires supérieurs n'ont qu'à se montrer bons pour s'assurer en retour la reconnaissance des employés. Il n'est pas impossible de rendre un chemin de fer lucratif, même quand il est dans une mauvaise situation. Je lisais il y a quelque temps qu'un chemin de fer qui était loin d'être lucratif, acheté et réorganisé par Henry Ford, rapportait maintenant de bons profits.

Avant de clore mes remarques, je désire dire quelques mots sur la loi de faillite. Des gens de toutes les classes de la société dans la province de Québec ont formulé des protestations énergiques relativement à cette loi; même le premier ministre de la province et le ministre de l'Agriculture, des avocats et des hommes influents dans toutes les sphères ont élevé la voix. Nous avions une bonne loi auparavant. C'était notre loi à nous. Elle fonctionnait à merveille, tandis que maintenant nous avons une loi que personne ne comprend. C'est une des plus mauvaises lois qu'ait adoptée le Parlement. Lorsque vous commencez la lecture d'un article, il vous est impossible de le comprendre. C'est un casse-tête chinois que personne ne peut résoudre. Certaines gens sont satisfaits de cette loi. On prétend que les gens de l'Ouest la désirent, mais mes amis de l'Ouest sont, je crois, trop intelligents pour approuver cette loi, et je demanderais au ministre de la Justice (M. Lapointe) de prêter une oreille particulièrement attentive à mes remarques à ce sujet.

Les difficultés viennent de ce qu'un homme qui est poursuivi pour dette reçoit de nombreuses lettres de syndics lui offrant de l'aider à régler ses affaires. Les syndics sont privilégiés, tout comme les avocats de ces derniers, et de la vente des biens, très souvent, même les créanciers privilégiés n'obtiennent rien, de sorte que les cultivateurs ne peuvent obtenir d'argent sur hypothèque, sauf de parents ou d'amis intimes. Cette loi ne convient pas à la province de Québec. De plus, elle donne aux autres provinces une fausse opinion de la nôtre. Permettez-moi d'exposer à la Chambre deux exemples de ce qu'ont fait les syndics dans de telles circonstances. Dans un cas, un homme dont la propriété valait environ $1,500 ou $1,800 avait cinq ou six billets à la banque, la plupart endossés par son père et ses frères, et il avait un autre créancier étranger à la famille. Son passif n'était que de quelques centaines de dollars et il était solvable. Il se fatigua de recevoir des avis de la banque et se rendit chez un notaire dans le but d'emprunter de l'argent sur hypothèque. Le notaire lui dit: "Nous allons vous aider; allez voir mon ami le syndic." Ce dernier reçut l'homme avec beaucoup de courtoisie et dit: "Je vais vous aider, mon cher ami; je vais vous mettre en faillite." Mais le gérant de la banque entendit parler de l'affaire et alla voir le syndic et lui fit entendre qu'il allait le dénoncer au procureur général s'il faisait comme il était entendu; car les billets dus à la banque étaient endossés par des parents solvables et disposés à renouveler l'endossement. Aussi, à sa honte, le syndic dut changer d'avis sur l'avantage de déclarer une faillite. Dans un autre cas, un homme avait vendu une embarcation et en garantie du paiement accepta une hypothèque sur une terre. L'acheteur utilisa l'embarcation pendant deux ou trois ans et, un automne, il l'abandonna sur la grève où les glaces la brisèrent au cours de l'hiver. La seule garantie que possédait le vendeur consistait en l'hypothèque sur le terrain de l'acheteur. Ce dernier poursuivit le vendeur pour rupture de contrat, prétendant que l'embarcation n'était pas conforme aux conditions du marché. Voyant qu'il allait perdre sa cause—les frais étaient alors élevés—il se mit en faillite. A l'exception du capital et des frais de la cause, il ne devait en outre, tout au plus, qu'une centaine de dollars. Résultat, le syndic sera payé comme créancier privilégié; les avocats du syndic, qui étaient les avocats de l'homme qui intenta la poursuite, seront payés et le créancier n'obtiendra pratiquement rien. C'est ainsi que cette loi fonctionne dans la province de Québec. Je puis déclarer de mon siège dans cette Chambre, sans crainte d'être contredit, que neuf fois sur dix lorsqu'un homme est poursuivi pour dette dans la province de Québec, il reçoit de nombreuses lettres de syndics lui demandant de correspondre avec eux et lui promettant de régler l'affaire à sa propre satisfaction. Alors, le failli perd tout ce qu'il possède et le syndic s'en empare.

La question est grave au point de vue des cultivateurs. Quelquefois, lorsque la récolte est mauvaise, et qu'ils désirent emprunter de l'argent pour acheter du foin et du grain ou des animaux de race pure, ils ne peuvent obtenir l'argent sur hypothèque à cause de l'insuffisance de la garantie sous le régime de cette loi. Supposons qu'un homme prête $1,000 à un cultivateur, et ac-

cepte une hypothèque sur la propriété de ce dernier, libre de toute obligation. Sous le régime de cette loi, on admet la présomption de fraude dans les quatre-vingt-dix jours de la date de la faillite, et si le cultivateur qui a emprunté l'argent déclare faillite dans les quatre-vingt-dix jours, le prêteur ne possède aucune garantie de remboursement; il devient un créancier ordinaire. Il passe après le syndic et après les avocats de ce dernier. J'ignore comment cette loi fonctionne dans les provinces des Prairies. Si les gens de cette partie du pays en sont satisfaits, tout ce que je puis dire, c'est que dans la province de Québec on proteste vigoureusement contre son application. Si la loi convient aux gens de l'Ouest, qu'on la leur laisse, mais nous, de la province de Québec, demandons qu'on revienne à notre ancienne loi du code de procédure civile qui fonctionnait bien et donnait justice aux créanciers.

Je termine dans un instant, monsieur l'Orateur; je n'ai que deux mots à ajouter. A mon sens, les deux seuls moyens d'assurer l'avenir de notre pays, c'est par la conservation et la coopération. Comme chez toutes les nations riches et jeunes, l'histoire des Etats-Unis nous donnait naguère en exemple de l'indifférence générale vis-à-vis de la protection et de la conservation des richesses naturelles. Roosevelt, un des grands citoyens des Etats-Unis, organisa une conférence des gouverneurs d'états en mai 1908, à la Maison Blanche, à Washington, dans le but d'étudier la question des ressources naturelles des Etats-Unis. C'était la première conférence du genre sur cette question tenue aux Etats-Unis. Après plusieurs jours de délibérations, la conférence adopta une résolution qui contient le passage suivant:

> Nous sommes d'avis qu'on devrait prendre de nouvelles mesures dans le but de déterminer l'état actuel de nos ressources forestières et de promouvoir la conservation de ces dernières et, dans ce but, nous proposons que chaque état nomme une commission sur les ressources naturelles pour coopérer ensemble et avec les commissions similaires qu'établira le gouvernement fédéral.

Les honorables députés n'ont pas oublié la controverse entre M. Pinchot, le chef du service forestier des Etats-Unis et M. Ballinger. Ce fut une controverse importante sur l'urgence de voir à la conservation des ressources naturelles des Etats-Unis. Et quel en fut le résultat? M. Ballinger, secrétaire d'un des départements alors que M. Taft était président, échoua, et c'est là une des raisons de la défaite de M. Taft lorsqu'il tenta de se faire élire pour un second terme. Ici, au Canada, nous avons suivi l'exemple des Etats-Unis pour ce qui est de la conservation, et j'insiste sur une politique pratique de conservation, sur l'utilisation sage, sans gaspillage et sans monopole, des précieuses ressources naturelles que possède encore le peuple canadien.

L'autre question à laquelle j'attache une grande importance est celle de la coopération. Il existe deux genres de coopération—la coopération commerciale et la coopération intellectuelle. J'ai justement remarqué dans l'Encyclopaedia Britannica quelque chose de très important sur la question de la coopération commerciale dans la Grande-Bretagne. Des 1,459 sociétés affiliées à l'union coopérative en 1919, pas moins de 1,357 étaient des sociétés de consommateurs et 95 des sociétés de producteurs. Les sociétés de consommateurs comptaient 4,131,477 membres et leur chiffre d'affaires s'élevait à 314 millions de livres sterling, tandis que les sociétés de producteurs comptaient 39,331 membres et un chiffre d'affaires de 7 millions de livres. Je voudrais voir la coopération s'établir dans la plus large mesure possible dans ce pays; je crois que le peuple en tirerait profit et on contribuerait ainsi à augmenter la prospérité de notre pays.

Quant à la coopération intellectuelle, nous pourrions, je crois, emprunter les paroles du président des Etats-Unis, M. Coolidge, prononcées récemment à Washington, lorsqu'il disait qu'il fallait se montrer ouvertement et entièrement américain. Nous devons nous montrer ouvertement et entièrement canadiens.

Comme conclusion, permettez-moi de dire que je ferai tout en mon pouvoir pour me montrer digne de mon arrière-grand-père, de mon grand-père et de mon père qui m'ont précédé comme représentants du comté de Témiscouata en cette Chambre, et je m'efforcerai de représenter mes électeurs de la façon la plus satisfaisante possible.

(A la demande de M. Humphrey la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

La Chambre lève la séance à minuit cinquante-cinq minutes mercredi matin.

INDEX

SESSION 1925

Accise:

Droit d'accise sur le tabac, 4611
Emmagasinage de l'alcool à Regina, 3271
Gouvernement (Le) et les brasseurs, 3407
Impôts de vente (Remises d') 647
Impôts sur le revenu, formule française, 1514
Loi d'accise, 4229, 4511
Loi de la taxe sur les profits d'affaires, 3469
Loi de tempérance, Nouvelle-Ecosse, 2879
Loi de l'impôt sur le revenu, 3463, 3469
Perception de l'impôt sur les ventes, 1959
Perception de l'impôt sur le revenu, 2915
Remise de la taxe sur les ventes, 1959
Remises de l'impôt sur le revenu, 1960
Timbres de quittances et chèques, 902

Acte de l'Amérique britannique du Nord:

Projet de modification, 285, 309

Affaires extérieures:

Accord Anglo-Allemand, 1542
Appointements, dépenses casuelles, 3821
Assainissement des platières Kootenay, 3271
Assurances maritimes, 4353, rapport, 4703
Barrage de Morrisburg, 352
Bureau du Gouvernement à Genève, 1581, 1625
Canal d'assainissement de Chicago, 355, 3325
Canalisation du Saint-Laurent, 1053, 1054, 2122, 2185, 2444, 3769
Captivité du Dr Béland, 3470, 4424
Conventions internationales, 545
Conférence impériale, 224
Conférence provinciale, 3268
Détournement des eaux des Grands lacs, 579
Développement hydraulique du fleuve Saint-Jean, 3272
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3465
Embargo sur les pommes de terre, 651
Evacuation de la zone de Cologne, 355
Exportation de l'énergie électrique, 3324, 3326-3378, 3465, 3474, 3727, 3835, 4237-4277
Frontière du Rhin, 3943, 4002, 4056
Ile Wrangel, 3017
Immigration asiatique, 2045, 3528
Impôts fédéraux et provinciaux, 902
Merger de compagnies d'exploitation hydraulique, 4112

Affaires extérieures—*Fin*

Naturalisation (Loi de), 591, 896, 957, 2246
Nomination au Conseil impérial, 4661
Pacte de sécurité, 3474, 4571, 4705, 4822
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Propriété foncière des aubains au Japon, 1626
Protocole de Genève, 223, 1044
Représentant canadien aux Etats-Unis, 3271, 4708
Ressources naturelles de l'Ouest, 642
Singapour, base navale, 224, 285
Société des Nations, délégation, 1198
Société des Nations, crédits, 5028
Statut du Canada, 3582
Taxe sur l'essence, 646
Terre-Neuve et la conférence Canada-Antilles, 4707
Territoire du Nord-Ouest et terre de Rupert, 413
Traité avec l'Australie, 1139, 1333, 1517, 1704, 2051, 2073, 2244, 2305, 2444, 3017, 3272, 3943, 4494, 4624, 4760
Traité pour la chasse pélagique du phoque, 3582
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 697
Traité avec les Etats-Unis, narcotiques, 353, 706
Traité avec les Etats-Unis, délimitation des frontières, 2728
Traité avec les Etats-Unis, lac des Bois, 2730, 2827, 4227, 4499
Traité avec la Finlande, 3973, 3155, 3304, 3325
Traités avec les Pays-Bas, 224, 3073, 3166, 3304, 3474
Traités et convention, 224
Traités, (Ratifications de), 506
Traité des sept puissances, 1639
Transports de terres du Dominion aux provinces, 413
Troubles en Chine, 4613.

Affaires indiennes:

Blé de la réserve des Pieds-Noirs, 1859
Grenon (A. V.), 1147
Indiens, crédits, 4965
Indiens Piégans, 4225, 4953
Loi des Indiens, 460
Pétition des Indiens Piégans, 4186

Affaires indiennes—*Fin*
Réserve de Saddle-Lake, 2184, 2247, 3726
Secours à des agents, 2579

Agriculture:
Classement du beurre et du fromage, 1637
Classement des œufs, 1016
Classificateurs et inspecteurs du département de l'Agriculture, 4227
Commissaire de l'Institut, 1048
Crédits affectés à l'agriculture et chômage, 1255
Divers crédits, 5023
Elevage des chevaux, 2763
Embargo sur les pommes de terre, 898, 1012
Entomologie, 3249
Entrepôts frigorifiques, 275, 4947
Expériences de déshydratation, 379
Exposition royale d'hiver, 1254
Fermes expérimentales, 797
Ferme expérimentale d'Ottawa, 2335
Fonctionnaires, 1014
Fonctionnaires parlant français à l'exposition de Wembley, 3129
Gazette agricole, 1256
Gouvernement anglais et le bétail canadien, 4866
Importation d'œufs, 1630
Importation de porcs, 1333
Industrie animale, 384
Industrie fruitière, 355
Industrie laitière, 234
Industrie laitière, (Conférence de l'), 1047
Industrie laitière, (Infraction à la loi de l'), 517
Institut international, 3263
Loi sur les animaux et leurs produits, 1454
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2976, 3750
Loi des épizooties, 3470, 3532, 3757
Loi des fruits, 1517, 3040, 3757, 4119, 4188, 4292
Loi relative aux produits laitiers, 1454, 2760, 2872, 2971, 3475, 3603, 3745
Loi relative aux plantes-racines potagères, 1455, 3037, 3479
Loi relative aux viandes et conserves, 1454, 2761, 2876, 3040, 3480, 3745
Œufs, volaille et bestiaux, Nouveau-Brunswick, 407
Personnel et traitement, 280, 3129
Plantes-racines, 4355
Police sanitaire des animaux, 1541
Poudres insecticides, etc., 281
Rapport du docteur Tory, 3128
Rapport du marché aux bestiaux, 2185
Rouille du blé, enquête, 547

Agriculture—*Fin*
Santé des animaux, 872, 894
Semences, 376
Troupeaux certifiés, 2186

Anderson (F. R.), 1859

Anderson (R. K.) Halton:
Appointements, Travaux publics, 856
Bureau de la statistique, 3194
Commission canadienne du blé, 1630
Discours du trône, 86
Eaux gazeuses, 2604
Expériences de déshydratation, crédit, 382
Hôpitaux de marine, 3598
Immigrants refusés à la frontière, 649
Importation et réexportation des porcs, 1455
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3584
Loi sur les revenus de guerre, 3118
Quarantaine, crédit, 3599
Règlement des dettes de guerre, 2915
Service topographique, 3240
Tarif douanier, 3078
Traité avec l'Australie, 2073, 4650
Traitements, R.C.S., 3125

Archambault (Joseph) Chambly-Verchères:
Budget, 2186
Canalisation du Saint-Laurent, 2185, 2444
Code criminel, 3986
Compagnie John T. Russell, brevet, 4492
Election, projet de loi, 349
Emondation du Compte rendu, 2244
Fait personnel, 2243
Loi des chemins de fer, 4468
Loi des élections, 4561
Paris de courses, amendement, 694
Privilèges et élections, rapport, 4412
Règlement, budget, 2675
Séances du comité des privilèges et élections, 4109

Arthurs (James) Parry Sound:
Achats de charbon, Tuxedo, 749
Appointements, etc., travail, 1247
Appointements, immigration, 3389
Approvisionnement de charbon, district militaire n° 10, 651
Budget, 2371
Canada is Coming through, 224
Commission d'établissement des soldats, 2580
Fait personnel, Murdock, 2400
Fonds de cantines et pensions militaires, 591, 2754
Frets maritimes, 1336
Grenon (M. V.), 2445
Industrie laitière, crédit, 246

Arthurs (James)—*Fin*
Loi des grains, crédit, 616
Loi des pensions, 2749, 2840
Nipissing-Central, 2185
Pénitencier de Stoney Mountain, 746
Pensions militaires, 281, 648, 777, 833, 1526, 4788
Personnel administratif, 224
Publications du ministère du Travail, 4910
Prime aux industries, 595
Service maritime et fluvial, crédit, 2956
Stone et Smithsen, (entreprise), 648
Vente d'immeubles, Défense nationale, 2048
Walker (G.), 1141

Assurance mutuelle du Canada (Cie d'), 2424

Baldwin, (W. K.) Stanstead:
Appointements, Immigration, 3395
Budget, 1575
Exportation de l'énergie électrique, 3364
Loi des grains, 3032

Bancroft (L. P.) Selkirk:
Budget, 1660
Canal de Netley, 3378, 3934
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2785
Chenal du Saint-Laurent, 2983
Concession de bois à pâte, Manitboa, 4055, 4785
Etablissement agricole des soldats, 4615
Etablissement des soldats, 285, 2246
Fleuve Fraser, industries riveraines, 4034
Loi des grains, 4601
Loi des terres fédérales, 3186
Parcs et terres fédérales, 4094
Piscifacture de la rivière Dauphin, 3007-3008
Poisson frais, meilleure méthode de distribution, 3897
Soldats-colons, Manitoba, 650
Terres des soldats, 2916
Tourisme et élections, 3801

Baxter (L'hon. J. B. M.) St-Jean (N.-B.)
Aide temporaire aux marins, 2959
Ajournement de l'Ascension, 3154
Architectes de la marine, 3000, 3001
Certificats de capitaine, juridiction des tribunaux canadiens, 2958
Code criminel, 4199
Construction de phares et balisage, 2994
Développement hydraulique du fleuve Saint-Jean, 3132
Digue de l'île Partridge, 4280
Discours du trône, 217
Ecoles de navigation, 2958
Egalité des sexes en matière de divorce, 559

Baxter (L'hon. J. B. M.)—*Fin*
Embranchement Centreville-Andover, 2974
Employés des chemins de fer Nationaux-Canadiens, projet de loi, 3723
Exportation de l'énergie électrique, 4255
Frais d'administration, Finances, 4139
Immigration, 4143
Indemnité des déposants de la Home Bank, 4011
Laurentian (Réparations au), 1513
Loi des animaux de ferme et leurs produits, 3751
Loi de la Cour Suprême, 3736
Loi des douanes, 3761
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 3324, 4059
Loi sur l'industrie laitière, 3748
Mineurs au Cap-Breton, 1054
Naturalité canadienne, 3150
Pénitencier de Dorchester, 2047
Pensions de pilotes, 2996
Quilty (L'affaire), 3279-3283
Recherches astronomiques, 3299
Règlement de la Chambre (Rappel au), 3021
Revision du tarif, 3811
Secours à des agents du département des Affaires Indiennes, 2579
Service de bouées, Pugwash, 547
Service radiotélégraphique, 2970
Traité avec la Finlande, 3162, 3304
Traité avec les Pays-Bas, 3306

Beaubien (Arthur-Lucien) Provencher:
Budget, 2496, rectification, 1886
Code criminel, 4195
Etablissement agricole des soldats, 4620
Inondations au Manitoba, 4354
Loi des élections, 4571
Loi des grains, 3029, 4689, 4729
Loi de naturalisation, 1703
Loi des pensions, 2842
Naturalisation, 3148
Port de Québec, 3877
Prime aux industries, 601
Routes (Les grandes), 709, 1333
Santé des animaux, 885

Begg (Le colonel G. B.), 3601

Béland (L'hon. Henri-Sévérin) ministre de la Santé publique et du Rétablissement des soldats
Budget, sucre, 2179
Coderre (M. le juge), 1399
Commission du port de Québec, 3643
Conseiller des soldats, 1539

Béland (L'hon. Henri-Sévérin)—*Fin*
Crédits affectés aux fins de la santé publique, 1142
Edifices et outillages orthopédiques, 2914
Explication sur un fait personnel, 2121
Fonctionnaires permanents du R.C.S., 2878
Fonds de cantines, 548, 590, 591, 773, 833, 1198, 1475, 1521, 2749, 4786
Frais d'administration du R.C.S., 4205
Hôpital d'isolement, Vancouver, 1142
Hôpitaux de marine, 3593
Inspection médicale des immigrants, 5012
Loi électorale, 4893
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 2440, 3584, 3667
Loi des pensions, 1514, 2749, 2828, 4692
Lois des aliments et des drogues, 3592
McLean (Alexander), 3153
Médecins à l'hôpital de Camp-Hill, 1860
Mercredi des cendres, 404
Observance du règlement pour l'emploi des deux langues, 858
Pensions (Rapport sur la loi des), 548
Pensions aux vétérans, 281, 956, 1199, 4787
Pollution des eaux limitrophes, 3593
Quarantaine, 3199
Ralston (Colonel J. L.), 1282, 3885
Rétablissement civil des soldats, frais d'administration, 3122
Retraite de deux fonctionnaires de la Chambre des Communes, 4989
Secours aux chômeurs anciens combattants, 5014
Secours aux marins malades, 1255
Standardisation de la crème glacée, 1282
Traité avec les Etats-Unis (contrebande), 701

Best (W. L.), 2879

Bibliothèque du Parlement:
Aménagement, catalogue, local, 4864

Binet (Morton S.), 3602

Bird (Thomas William) Nelson:
Baie d'Hudson (Chemin de fer de la), 546, 2814
Budget, 2660
Fermes expérimentales, 806
Frets maritimes, 1373
Industrie laitière, crédit, 243
Loi des chemins de fer, 4461
Loi sur le divorce, 3849
Mines, recherches de gisements, 3226
Pari de courses, 683
Pensions aux fonctionnaires, 4614
Prime aux industries, 604
Rappel au Règlement, 667
Règlement de la Chambre (Revision du) 424
Zone minérale du Pas, 1400

Black (William Anderson) Halifax:
Borden (Colonel A.-H.), 4110
Budget, 2764
Dragage à Malagash, 1017
Edifices et outillages orthopédiques, 2913
Elévateur d'Halifax, 3056, 3470
Envois de bétail par la marine marchande, 1146
Forsythe et Davison, 4054
Fortier, (L.-M.), 2307
Indemnité des déposants de la Home Bank, 3950
Marine marchande, 896, 1147, 1254
Médecins de l'hôpital de Camp Hill, 1860
Mineurs du Cap-Breton, 1331, 1640
Quai de Dartmouth, 1144, 1147, 1540
Quai du Grand-Etang, 908
Quai de Sheet Harbour, 2581
Ralston (Colonel J. L.), 1282, 1630
Receveur de la poste (Glace Bay), 1739
Rivières de la Nouvelle-Ecosse, enlèvement d'obstacles, 3889
Réparations de guerre, 3016
Terminus d'Halifax, 2605

Black (William) Huron-Sud:
Budget, 2087

Black (Georges) Yukon:
Bureau de poste de Vancouver, 2185, 3128, 4354, 4422
Bureau international du Travail, 2765
Commissaire de l'or, 223
Commission du port de Vancouver, 1514, 1705
Conseillers des soldats, 1539
Crédits de la Colombie attribués au Yukon, 5040
Edifice de l'Etat à Vancouver, 1635, 1960
Elévateur Spillers, 3217
Exportation de l'or, 3238
Fonds des cantines, 790, 1492, 2750
Frais d'administration, (R.C.S.), 4221
Gale (R. H.), 908, 3268
Gendarmerie à cheval et la rébellion du Nord-Ouest, 3831
Inondation au Yukon, 3272
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3852
Impôt sur le revenu, (exemptions), 749, 908
Impôt sur le revenu des fonctionnaires du Yukon, 3325, 3886, 4424
Intérieur, personnel, 3298
Keno City. (Emplacement de), 1019
Loi des élections, 4537, 4895
Loi d'établissement des soldats, 3563
Loi des pensions, 2830
Loi de tempérance, 4792
Opérations de la Monnaie, 2764

Black (Georges)—*Fin*
Propriété riveraine, Vancouver 749, 1019
Quartz au Yukon (Extraction du), 307, 540, 578
Radiotéléphonie (La) et le chemin de fer National-Canadien, 406
Recherches de gisements miniers dans le Yukon, 3241
Récompense à la gendarmerie en service lors de la rébellion ou Nord-Ouest, 4227
Réfection de travaux publics détruits par l'inondation, 4998
Remboursement de frais pour demande de divorce, 4186
Renvoi d'un projet de loi, 579
Service topographique, 4072
Soldats, paie, 3379, 4785
Tarif douanier, 3095
Télégraphes et téléphones du Yukon, 4484
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 704
Traité du flétan avec les Etats-Unis, 1739
Troupeau de bisons au Yukon, 2307

Blacquière (Levi), 4228

Boivin (Georges-Henri) Shefford:
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4533
Loi des élections, 4534

Borden (Colonel A. H.), 4110

Bouchard (Georges) Kamouraska):
Budget, 2175
Concrete Surfacing Machinery Co., 114
Elevage des chevaux, 2763

Boucher (Aimé) Yamaska:
Budget, 2129

Bourassa (Joseph Boutin) Lévis:
Cale sèche Champlain à Lauzon, 1254
Clarke Steamship Co., 2878
Fabrique de chaussures, 408
Guenet (Alfred), 2915

Bowen (Fred. W.) Durham:
Chevalier de Pythias du Canada, 1842

Boys (William Alves) Simcoe-Sud:
Affaires de la Chambre, 746
Blind River, dragage, 3408
Budget, 2686
Bureau de poste, Loretteville, 646
Bureau de poste, Shediac, 646
Camp Borden, 2308
Chambre des communes, nouvelle disposition des sièges, 4517
Chenal du Saint-Laurent, 2986

Boys (William Alves)—*Fin*
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2425
Code criminel, 4195
Edifices publics, Ottawa, éclairage, 4479
Embranchement Turtleford, 3310
Employés des postes, 3729
Enlèvement d'obstacles dans les eaux navigables, 2960
Favoritisme, 857
Fonds des cantines, 791
Frets maritimes, 1217, 1390
Gazette du Travail, correspondants, 1250
Grondines, quai, 3903
Hôpitaux de marine, 3994
Immigration et Colonisation, appointements, 3386
Industrie fruitière, 358
Intérieur, personnel, 3293
Loi des animaux et leurs produits, 3754
Loi des chemins de fer, 3529
Loi des compagnies de prêt, 3532
Loi des douanes, 3759
Loi des élections, 4546, 4573
Loi des fruits, 3757
Loi sur l'industrie laitière, 3612, 3746
Loi des pensions, 2838
Loi sur les revenus de guerre, 3105
Loi des territoires du Nord-Ouest, 3758
London Mutual Fire Iusurance Company, 3909
Marconi Wireless Telegraph Company, 1842
Marine marchande, 547, 645
Postes, personnel, 230
Projet de loi de la Home Bank, 4753
Question de privilège, 2700
Tourbe, fabrication, 3225
Traité avec les Pays-Bas, 3304

Brethen (Georges Arthur) Peterborough-Est:
Auditeur général, 4932
Budget, 2602, 2606
Canal de la Trent, 4053
Code criminel, 4193
Industrie animale, crédit, 396
Loi électorale, 4888
Nouveaux édifices publics, 4947
Rappel au Règlement, 3864
Santé des animaux, 873
Service de la poste rurale, 3130
Tarif douanier, 3077

Bristol (L'honorable Edmund) Toronto-Centre):
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 330
Canal sanitaire de Chicago, 4232
Exportation de l'énergie électrique, 3333
Frets maritimes, 739

Bristol (L'hon. Edmund)—*Fin*
Inspection des poids et mesures, 3497
Mineurs du Cap-Breton, 1638
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 525
Revision du tarif, 3802

British Consolidated Insurance Company, 3100

British Oriental Grain Company, 1258

Brown (J. Livingstone) Lisgar:
Billets du Dominion, 3017
Budget, 1977
Bureau de la statistique, crédits, 3192
Canal de Welland, 4823
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2808
Chenal du Saint-Laurent, 2989
Cie T.S.F. Marconi, 1225
Code criminel, 3987
Commission du port de Québec, 3656
Distribution du rapport du recensement, 3154
Edifices publics pour l'Ouest comme pour l'Ontario, 4949
Embranchement Avonlea, 2859
Etablissement agricole des soldats, 4616
Chenal maritime du Saint-Laurent, 2989
Fermes expérimentales, 817
Importation de porcs, 1333
Industrie animale, 403
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3951, 4011
Laboratoire et installations pour enrayer les ravages de la rouille et des insectes, 3254
Loi sur le divorce, 3854
Loi des douanes, 3760
Loi des élections, 4534, 4539, 4577
Loi des grains, 616, 4583, 4667, 4716
Loi sur l'industrie laitière, 3606
Loi de naturalisation, 2246
Loi sur les revenus de guerre, 3107
Loi de la gendarmerie à cheval, 3035
Loi des terres fédérales, 3045
Maladies vénériennes, 5013
Naturalisation (Loi de), 591, 896
Naturalité britannique des femmes, 3150
Ouvriers, taux réduits sur les chemins de fer, 4903
Paris de courses, 665
Pénitenciers, utilisation du travail des détenus, 4477
Personnel des comités, 1036
Politique mondiale de la Grande-Bretagne, 3285
Prime aux industries, 607
Réforme du Sénat, 927

Brown (J. Livingstone)—*Fin*
Réforme pénitentiaire, 1264
Service extérieur des postes, 4981
Trafic sur le lac Dauphin (Manitoba), 3932

Bureau (L'honorable Jacques) Trois-Rivières:
Bureau de la douane de Grand'Mère, 1145
Crédits, Douane et Accise, mode de préparation, 506
Dumping, légumes et fruits, 411
Exportations de bois à pâte, 1143
Impôt sur le revenu, formule française, 1514
Marchandises expédiées par les ports des Etats-Unis, 405
Renvoi d'un projet de loi, Affaires indiennes, 579
Traitements, etc., Douanes et Accise, 540

Cahill (F. S.) Pontiac:
Brevet Edgeworth Green, 3909
Cie Canadienne du télégraphe sans fil Marconi, 1114
Commission du port de Toronto, 2849
Exportation de l'énergie électrique, 3362, 3363, 3364, 3365, 3373, 3374, 3375
Exposé annuel du National-Canadien, 2944
Frets maritimes, 1334
Loi sur le divorce, 3860
Traité avec les Pays-Bas, 3304

Caldwell (Thomas W.) Victoria-Carleton (N.-B.):
Administration, Douanes et Accise, 541
Budget des ministères, mode de préparation, 508
Chemin de fer de Calgary et Fernie, 4527
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3670
Chenal du Saint-Laurent, 2984
Chevaliers de Pythias du Canada, 1843
Commission du port de Québec, 3621
Convention avec la ville d'Ottawa, 3870
Crédit agricole, 4868
Embargo sur les pommes de terre, 898
Embranchement Avonlea, 2861
Embranchement Centreville-Andover, 2975
Embranchements Turtleford, 2743
Etablissement agricole des soldats, 4623
Fonds de pensions sous le régime de la loi Calder, 796
Fonds des centines, 2751
Frais d'administration, Finances, 4133
Gardes-pêche, salaires, 3008
Industrie fruitière, 356
Institut international d'agriculture, 3263
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2979
Loi d'établissement des soldats, 3536
Loi sur le divorce, 3867

Caldwell (Thomas W.)—*Fin*
Loi des douanes, 3759
Loi des élections, 4534, 4546, 4572
Loi des fruits, 4189
Loi des pensions, 2830
Loi des plantes-racines potagères, 3037
Loi sur l'industrie laitière, 3613
Pensions (Rapport sur la loi des), 547
Piscifacture de Sparkle, 3008
Port de Québec, 3872
Prime aux industries, 598
Publications du département de l'Agriculture, 3260
Rentes viagères pour la vieillesse, 4904
Résolution tendant à confier l''étude des crédits à des comités, 530
Rétablissement civil des soldats, 3123
Subventions aux postes et paquebots, 4015
Tarif douanier, 3075
Tarifs des marchandises, 4295
Traité avec les Pays-Bas, 3305
Travaux publics, Manitoba, 4473
Travaux publics, situation comparée des Provinces maritimes et de l'Ouest, 4522

Calgary and Fernie Railway Company, 4952

Campbell (Milton N.) Mackenzie:
Administration, mode de nomination aux emplois, 850
Auditeur général, crédits, 4935
Automobiles et camions (Réduction de droit sur les), 1182
Bureau de la Statistique, 3194
Canadian Opportunities, 643
Canal de Welland, 4818
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2797
Circulation fiduciaire, 756
Code criminel, 3887, 4194
Commission fédérale du combustible et ses publications, 3235
Commission du port de Québec, 3627
Crédits agricoles, 506, 958, 1905, 4876
Dragage dans les provinces de l'Ouest, 4042
Elévateurs de l'Etat, 3053
Emission de valeurs fictives, 1147
Etablissement agricole des soldats, 4617, 4939
Frets maritimes, 1083
Industrie animale, 400
Industrie laitière, 249
Journalistes à Wembley, 1960
Loi de faillite, 4116
Loi des grains, 633, 4584, 4663, 4723
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 3103, 3319, 4059
Loi des terres fédérales, 3048, 3187
Maladies vénériennes, 5013
Naturalisation, 3148, 3149

Campbell (Milton N.)—*Fin*
Passage payé à certains immigrants, 3379
Pension à la vieillesse, 4417
Tarif douanier, 3081
Tarifs des marchandises, 4306, 4361

Cannon (Lucien) Dorchester:
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4527
Commission du port de Québec, 3646
Documents relatifs au canal Welland, 3941
Essex Terminal Railway Company, 4526
Exportation de l'énergie électrique, 3328
Frets maritimes, 1386
Inspection de l'électricité et du gaz, crédits, 3211
Loi des douanes, 3178
Loi des élections, 4542, 4896
Loi des grains, 4715
Rappel au Règlement, 4164, 4464, 4686, 4745, 4777
Refonte des Statuts, 5025

Cardin (L'honorable Pierre-Joseph-Arthur) ministre de la Marine et des Pêcheries:
Avances à la commission du port de Québec, 3471
Avocats de la commission du port de Québec, 2913.
Begy (Colonel G. B.), 3601
Binet (Morton S.), 3602
Cap-de-la-Madeleine, quai, 3715
Chasse pélagique du phoque, 3581, 3725
Chenal du Saint-Laurent, 2980
Clauses antidumping, 1768
Commissaires du port de Montréal, 1280
Commission du port de Québec, 1256, 3601, 3621, 4049
Commission du port de Vancouver, 1255, 1514, 1705, 2047
Construction du port de Vancouver, 1958
Contrebande et fraudes, répression, 5020, 5021
Compagnie du parc Saint-Charles, 1738
Délégation en Orient des compagnies du port de Vancouver, 1255
Désastre de la Pointe-Pelée, 2827
Dette de la commission du port de Vancouver, 1254
Drawbacks, 1959
Droit d'accise sur le tabac, 4611
Droit du timbre, 3154
Echelles à poisson, 3887
Edifice public, Vancouver, 1960
Elévateur n° 3, Montréal, 1012
Elévateur n° 1, Vancouver, 1047
Elévateur n° 2, Vancouver, 1141
Elévateur n° 3, Vancouver, 3601
Elévateur Spillers, de Vancouver, 3724
Elévateurs du port de Vancouver, 2047

Cardin (L'hon. Pierre-Joseph-Arthur)—*Suite*

Employés de la commission du port de Vancouver, 1958
Entrepôt frigorifique, Montréal, 1011
Expédition de poissons aux Etats-Unis, 906
Exportations de blé, 283
Frets maritimes, correspondance, 1043
Fromage Kraft, 3468
Gale (R. H.), 3269
Gros Cap n° 1 (Achat du), 1737
Hickey (Peter), 1739
Huîtrières de l'île du Prince-Edouard, 1043
Impôt sur le revenu et les fonctionnaires au Yukon, 4424
Importation de pommes de terre des Etats-Unis, 3130
Lachine, quaiage, 3905
Lapointe, douanier, 4609
Laurentian (Réparations au), 1513
Loi d'accise, 4229, 4511
Loi des douanes, 3463, 3759, 4001, 4513
Loi de l'impôt sur le revenu, 3463, 3469
Loi de la taxe sur les profits d'affaires, 3469
Machines de meunerie, 1515
Margaree Fish Association, 1515
Marine et Pêcheries, personnel, appointements, 3000 3009, 3011, 3012
Marine et Pêcheries, recettes et dépenses (1923-1924), 4351
Marysville, échelle à poisson, 3891
McCoy (Ernest), 3726
Pensions des pilotes, 2996
Perception de l'impôt sur les ventes, 1959
Perception de l'impôt sur les revenus, 2915
Permis de pêche, 1515
Poissons des Provinces maritimes, 1018
Pommes de terre (Importation des), 285
Ports de douane, Saskatchewan, 3269
Port de Québec, 3872
Port de Québec et terrains de Saint-Colomban de Sillery, 3834
Port secondaire de douane de Drumheller, 3380
Préférence anglaise sur le sucre, 3269
Propriété du Gouvernement à Vancouver, 3470
Propriété riveraine à Vancouver, 749
Recettes des douanes en 1925, 2306
Remboursement du droit antidumping, 4008, 4414
Remboursement d'impôts, 2305
Remises de droits sur le fromage, 3154
Remises de l'impôt sur le revenu, etc., 1960
Remises de la taxe sur les ventes, 1959
Service de bouées, Pugwash, 547
Service radiotélégraphique, 3966
Sorel, amélioration du port, 3917
Steamers et brise-glaces, réparations, 2954-2958
Tabac étranger, importation, 1093
Tarif sur le sucre, 2442
Traité de la chasse pélagique du phoque, 1738, 1768, 2306
Traité avec les Etats-Unis, 4227,4499

Cardin (L'hon. Pierre-Joseph-Arthur)—*Fin*

Vapeurs *Canadian Scottish* et *Canadian British*, 3724
Vapeur *Murray Stewart*, 2051
Violation de la loi de tempérance, 2050

Carmichael (Archibald M.) Kindersley:

Bibliothèque et Chambre des communes, 4864
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2428
Coleville, Kerrobert et Kindersley, receveurs de poste, 221
Dérivation des eaux des lacs par Chicago, 2983
Divorce (Loi sur le), 557, 3854
Frais d'administration, Finances, 4120
Loi des élections, 4552
Loi des terres fédérales, 3049
Solde et paie des miliciens, 4858

Carroll (William F.) Cap-Breton-Sud et Richmond:

Approvisionnement de houille, 1191
Budget, 1581
Bureau de poste, Prince Rupert, 648
Bureau de poste, Saskatoon, 648
Conférence sur l'immigration, 906
Emigration et travaux publics, 3411
Employés des postes, 3729
Fait personnel, 956
Fonds des cantines, 778
Gardes-pêche, Provinces maritimes, 3890
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1699
Immigrants sans emploi, 1452
Industrie laitière, crédits, 253; conférence, 1047
Inspection des poids et mesures, 3497
Loi des chemins de fer, 3529
Loi des compagnies de prêt, 3532
Loi d'établissement des soldats, 3548
Loi sur l'industrie laitière, 3609
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3589
Pêche au saumon dans la rivière Marguerie, 3890
Perception des taxes, 4290
Réforme du Sénat, 939
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 529
Service des nouvelles, crédits, 613
Service de vapeur, entre Sydney et la baie St-Laurent, 4029
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 494
Travaux publics dans les Provinces maritimes et l'Ontario comparés, 3677

Carruthers (John) Algoma-Est:

Blind River, dragage, 3410
Exposé annuel du National-Canadien, 2953
Immeuble Manuel à Ottawa, 3940
Propriété Keefer à Port-Arthur, 3267
Rhodes (L'honorable E.-N.), 4054

Casgrain (Pierre-François) Charlevoix-Montmorency:

Automobiles et camions (Réduction des droits sur), 1182
Budget, 2516
Bureau de la Statistique, 3190
Divorce (Loi sur le), 575
Loi des élections, 4576
Malbaie, publicité, 3301
Service de vapeur entre la baie Ste-Catherine et Tadoussac, 4027
Tremblement de terre, 1198

Chambre des Communes:

Adjoint au Sergent d'Armes, 3
Affaires de la Chambre, 3765, 3835, 4144
Ajournement, 954, 5050, (de l'Ascension), 3154
Avis de motions, 1332
Bibliothèque, 4864
Chemin de fer de la baie d'Hudson, pétition, 4288
Comité spécial des frets maritimes, 1640, 1686
Comités permanents, 708
Commissaire du port de Toronto, retrait du bill, 1735
Contrebande entre le Canada et les Etats-Unis, 1043
Crédits, fixation de la discussion, 221
Décorum de la Chambre, 3943
Demande de documents, 1961, 3112, 4188, 2246, 4497, 4706, 4784, 4955
Dépôt de rapports, 4, 47
Députés décédés, hommages, 3, 2761, 3461
Deuil de M. l'Orateur, 6, 139
Elévateur d'Owen Sound, 3584
Emendation du Compte rendu, 2244
Entrée libre de la Chambre, 1519
Explication à propos de crédits, 3481
Explication sur un fait personnel, 2121
Fait personnel, M. Manion, 2243
Fait personnel, M. Murdock, 2399
Fait personnel, M. Guthrie, 4612
Fait personnel, 3472, 3528, 3667
Fête du roi, 3726
Forme de la réponse donnée à une question, 1862
Greffier et sous-greffier, nominations, 1
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1699
Heure d'été, 2246
Interprétation du Règlement, 4229
Lettre de remerciements de Mme T. H. Thompson, 4347
Loi des fruits, message du Sénat, 4412
Mercredi des cendres, 404
Message du secrétaire du Gouverneur général, 5050

Chambre des Communes—*Fin*

Message du Sénat relatif à la convention du lac des Bois, 3152
Messages du Sénat, 4952
Observance de la règle relative à l'emploi des deux langues, 858
Ordres de la session (1924), 1140.
Ordres pour dépôt de documents, 1332
Personnel de la Chambre, 4784
Personnel des comités, 1030
Pétitions, frets maritimes, 1011
Présentation de députés, 1, 109
Priorité accordée au bill n° 4, 4054
Questions, jours réservés, 522
Question de privilège et de règlement, 1903
Question de privilège (Johnston), 2242
Question de privilège, 2700, 3380, 3942
Quorum du comité des comptes publics, 1767
Radiation de deux projets de loi, 3765
Rapport sur la loi du droit d'auteur, 2440
Rectification, 1905
Rectification du compte rendu, 1864
Rectification par M. Ethier, 3382
Remise d'honoraires supplémentaires, 4487
Remboursement de frais de divorce, 4704
Remboursement des frais d'un bill privé, 4953
Renvoi d'un projet de loi (Postes), 578
Renvoi d'un projet de loi (Affaires Indiennes), 579
Renvoi d'un projet de loi, 1481, 4205
Réponses aux questions, 773, 4055
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 523
Retraite de deux fonctionnaires de la Chambre des communes, 4989
Revision du Règlement de la Chambre, 413, 3666, 3834, 4613
Revision des règlements, comité, 746
Sanction royale, 1279, 4183, 4204
Séances, de l'Ascension et de la Fête Victoria, 3582
Séances du comité des privilèges et élections, 4109
Séances du lundi, 2826,
Séances du matin, 4186, 4226, 4288, 4496
Séances du mercredi, 186, 1048, 3407, 3834
Séances du samedi, 4421
Sténographes des députés, 2916
Stewart (L'honorable Ch.), explication sur un fait personnel, 3727
Traducteurs, 3470
Travaux de la Chambre, 4059, 4569
Vacances de sièges, 1
Vacances de Pâques, 1333, 1699

Chaplin (J. D.) Lincoln:

Budget, 1910
Canal de la Trent, 4826

Chaplin (J. D.)—*Fin*
Cataract-Power Company, 308
Industrie fruitière, 370
Industrie laitière, 253
Loi des grains, 4601
Loi sur les revenus de guerre, 3107
Postes, emploi de machines, 226
Primes aux industries, 599
Publicité du Gouvernement dans les journaux, 1145
Receveur de poste de Glace-Bay, 901
Salaires des employés du Canadien-National, 908
Traité avec l'Australie, 4634, 4776
Traité avec la Finlande, 3161
Traité avec les Pays-Bas, 3167

Charters (Samuel) Peel:
Achats de charbon du district militaire n° 10, 1626, 1637

Chemins de fer et Canaux:
Accord du Pas du Nid-de-Corbeau, 2915
Appartements au Château Laurier, 3725
Approvisionnement d'eau du National-Canadien, 651
British Petroleum, puits n° 4, 3724
Bureaux à Toronto, 4055
Bureaux du Réseau de l'Etat à Sudbury, 908
Canal de Cornwall, 3601
Canal de la Trent, 5053
Canal Welland, 3468
Canaux, crédits, 4797
Cataract-Power Company, 308
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4287, 4527, 4743
Chemin de fer Caraquet et Gulf Shore, 771
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 546, 1957, 2184, 2766, 4002
Chemin de fer de Rouyn, 1198, 4111
Chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, 4055
Chemin de fer Joliette et Northern, 1843
Chemin de fer National et Marine marchande, crédits, 770
Chemin de fer Saint-Jean et Québec, 1257, 1739, 2826
Colonisation, 412
Dette et recettes du chemin de fer National, 4227
Dette du réseau National, 1144, 2183
Dominion Oxygen Co., (Ltd.), 4052
Edifice du National-Canadien à Toronto, 3726, 4352
Elévateurs à grain, 3016
Embranchement Avonlea, 1454, 2745, 2858
Embranchement, Centreville-Andover, 2973
Embranchement China Clay, 3602, 3729, 3835

Chemins de fer et Canaux—*Suite*
Embranchement Bengough-Willowbunch, 1453, 2862, 3311
Embranchement de Rouyn, 1282, 2444
Embranchement de Kamloops-Kelowna, 355, 649
Embranchement du Réseau de l'Etat, 773, 1083, 2740
Embranchement Sunnybrae et Guysborough, 4235, 4292, 4473
Embranchement Turtleford, 2741, 2853, 3309
Envois de bétail par la marine marchande, 1146
Essex Terminal Railway, 4526, 4742
Exposé annuel des chemins de fer Nationaux, 2009, 2880, 2916
Exploitation des chemins de fer nationaux (résultats), 282
Farrel (Docteur Edward), 2579
Frets du National-Canadien, 1629
Fisher (John R.), 2876
Fusionnement des chemins de fer, 4953
Gaston (Georges A.), 4350
Gratifications à certains fonctionnaires du National-Canadien, 2335
Gratifications à certains fonctionnaires du Grand-Tronc, 2765
Havre de Port-Nelson, 771
Hôtel Scribe, 1046, 3726
Houille d'Alberta, 4614, 4784
Houille pour le National-Canadien, 1143
Immeuble Manuel à Ottawa, 3940
Indemnités aux employés du National-Canadien, 3833, 4051
Industries riveraines, 1862
Jugement de la Cour Suprême, accord du Nid-de-Corbeau, 545
Ligne télégraphique Chicoutimi-Saguenay, 4611
Loi des chemins de fer, 1330, 3528, 4424
Loi relative aux prix de transport, 3940
Manitoba and Northwest Railway, 858, 898, 1356
Marchandises transportées à Portland, 307
Marine de l'Etat et le charbon des Etats-Unis, 1398
Marine marchande, 279, 645, 896, 1147, 1254, 2914
Matériel roulant du réseau national, 282, 2184, 3016
Médecins-conseils du National-Canadien, 2443
Messageries du National-Canadien, Trois-Pistoles, 2877
National-Canadien, 1959
National-Canadien et Township de Neebing, 4109
Nipissing-Central, 2185

Chemins de fer et Canaux—*Suite*
Pétrole de Wainwright et les chemins de fer Nationaux, 3469
Pompes à incendie du National-Canadien, 1255
Pont Victoria, Montréal, 2879
Postes d'émission du National-Canadien, 4109, 1631, 2047
Prix de transport par chemin de fer, 3885
Projet de loi, 404, 3463
Radiotéléphonie, 406
Rampes de chemins de fer, 3017
Recettes (trafic-marchandises), 1280, 1398, 3831, 3851
Remboursement de droits sur un bill, 4421
Renseignements, 406
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 308, 506, 591, 772, 897, 1054, 1333, 1626, 1638, 1739, 2051, 2121, 2400
Salaires des employés, 908, 1146
Secours à un employé, 3017
Service de messageries, 1626
Station d'Amqui 4784
Station de Sainte-Florence, 4111
Statistiques relatives au National-Canadien, 2765
Tarifs des chemins de fer, 3018, 4054
Tarif de transport de bestiaux, 4290
Tarif des montagnes, 540, résolution, 430
Tarif de transport des marchandises, 1094, 3154, 3271, 3835, 4292, 4355
Télégraphes, recettes et dépenses, 413
Terminus d'Halifax, 2605
Terrain de golf, Parc Jasper, 510
Terrain de golf, Minaki, 510
Terrain du National-Canadien, 2764
Tonnage des marchandises transportées, 2579
Toronto Terminals Railways Company, 540, 1094, 1283, 3463, 3530
Trafic-marchandises productif des chemins de fer, 1280
Trains de voyageurs, circulation, 413
Traitement des employés du National-Canadien, 411, 650, 3015, 3269
Transbordement des marchandises sur les chemins de fer Nationaux, 3725
Translation de machines de la Rivière du Loup à Saint-Malo, 3466
Transport de produits, 1142
Transport des fonctionnaires, 1257, 1339
Transport gratuit, 2050
Transports effectués par le National-Canadien, 2047
Traverses créosotées, 3468
Usines du National-Canadien (Saint-Malo), 2913
Viaduc de Toronto, 959

Chemins de fer et Canaux—*Fin*
Wagons particuliers du National-Canadien, 2441, 2580, 2764, 2877
Wagons vides du National-Canadien, 1398

Chevaliers de Pythias du Canada, 1842

Chevrier (E. R. E.) Ottawa:
Budget, 2432
Concrete surfacing Machinery Co., 1140
Conseils Whitley, 2436
Droit d'auteur, 86, 342
Personnel administratif, 2433
Voyage de l'Afrique du Sud, 2437, 2445

Chisholm (Alexander W.) Inverness:
Achat des hôtels de ville de Fergus et Elora, 2444
Grand-Etang, réparations aux jetées, 3450

Church (Thomas Langton) Toronto-Nord:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 296
Adolescents dans les pénitenciers, 4423
Approvisionnement de houille, 1188
Barrage de Morrisburg, 352
Budget, 2134
Bureau du Gouvernement à Toronto, 3603
Camp Borden, 2335
Camp d'instruction militaire, 2580
Canal d'assainissement de Chicago, 355
Canal de Welland, 4801
Chômage (conférence du), 353
Chômage dans l'Ontario, 650
Coalitions (Enquête sur les), 515
Commerce avec l'Allemagne, 2605
Commission du port de Toronto, 2848
Crédits affectés à l'agriculture et au chômage, 1255
Crédits affectés aux fins de la santé publique, 1142
Déficit d'énergie électrique de l'Ontario, 3834
Désastre de la Pointe-Pelée, 2827
Détournement des eaux des Grands lacs, 579
Différends industriels, 1048, 3133
District militaire n° 2, 1631
Drapeau national, 4351, 4611
Douane, installation insuffisante à Toronto, 542
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3465
Elévateurs pour l'Ontario, 3050
Emigration dans les limites de l'empire, 4144
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4231
Exportation de l'énergie électrique, 3340-3348, 4257-4263
Exposition agricole d'hiver de Toronto, 829
Fonds de cantines, 1484, 1535
Frets maritimes, 1350
Houille d"Alberta, 4784

Church (Thomas Langton)—*Fin*
Immigrants sans emploi, 1439
Immigration au pays, 308
Immigration, dépenses, 646
Impôts fédéraux et provinciaux, 902, 1016
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 2971, 4014, 4228, 4352
Instruction des cadets, crédits, 4841
Interprétation du règlement, 4229
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, 4352
Loi de 1919 sur les chemins de fer, projet, 1330
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2979
Loi des commissaires du port de Toronto, 1929
Loi des chemins de fer, 4439
Loi des grains, 4685
Loi des pensions, 2829
Loi des postes, projet, 354
Loi des prisons et des maisons de réforme, 4499
Loi d'établissement des soldats, 3574
Loi de tempérance, 4233
Loi du travail des aubains, 2440
Loi sur l'industrie laitière, 3604, 3609
Marins malades (Secours aux), 1255
Nominations dans le service civil à Toronto, 1637
Paris de courses, 688
Pensions de vieillesse 409, rapport, 4413, 4424
Personnel des comités, 1034
Population des circonscriptions d'Ontario, 1632
Projet de loi de la Home Bank, 4759
Recettes de l'Etat à Toronto, 650
Recettes postales provenant des journaux, 522
Reclassement du personnel du service civil, 2876
Réforme du régime pénitentiaire, 4422
Remboursement de frais de divorce, 4704
Renvoi d'un projet de loi (Postes), 579
Routes (Grandes), Ontario, 772
Sans-Travail (Secours aux), 353
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 470
Tarif douanier 3075
Taxe sur les amusements, 904
Taxe sur la gazoline, 646, 904
Tombes des soldats en France, 409
Toronto (Port de), finances, 4521
Vente de houille canadienne, 2440
Vétérans dans les pénitenciers, 4423
Viaduc de Toronto et l'immigration, 1703

Clark (John Arthur) Burrard:
Canadiens émigrés aux Etats-Unis (Retour au pays de) 3390

Clark (John Arthur)—*Fin*
Commission du port de Québec, 3625
Demande de renseignements, 4497
Dette de la commission du port de Vancouver, 1254
Dragage en régie et dragage à l'entreprise, 4175
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4231
Exportation de grain, 409
Exportations, produits forestiers, 281
Fonds des cantines, 774, 1476, 1519, 4787
Frets maritimes, 960
Hôpitaux de marine, 3594
Immigration, Canada et Etats-Unis comparés, 4175
Instruction militaire, 3274
Loi des grains, 638
Loi des pensions, 2828
Loi de tempérance, 4234, 4790
Marchandises expédiées par les ports des Etats-Unis, 405
Marine de l'Etat et charbon des Etats-Unis, 1398
Pensions militaires, 592, 1198, 4858
Postes, service des mandats (opérations et dépenses), 229
Primes aux industries, 595
Rétablissement civil du soldat, frais de l'administration des pensions, 3127
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 531
Ressources naturelles de l'Ouest, 411, 642
Ressources naturelles (Cession des), 1864, 4424
Tarif douanier, 3084
Tarifs des marchandises, 4298
Terres (Cession de) du Dominion aux provinces, 413
Traité australien, 3943, 4775

Comités:
Agriculture, rapport, 771
Banque et Commerce, rapport, 3379, 3382, 3406, 4348
Chemins de fer et marine, 221, 354
Chemins de fer, rapport, 4052, 4109
Comité de sélection, 2
Comité mixte des impressions, rapport, 1699
Comité mixte du restaurant, 307
Comités permanents, rapport, 224
Composition des comités parlementaires, 276
Comptes publics, motion, 4052
Droit d'auteur, comité, 510
Frets maritimes, 1904
Loi des grains, rapport, 4348
Loi d'intérêt privé, rapport, 3525
Mutation, 3769
Mutation dans la composition d'un comité, 3885

Comités—*Fin*
Mutation dans le comité des frets maritimes, 1735
Mutation dans la composition du comité des élections, 3939
Pensions à la vieillesse, rapport, 4412
Privilèges et élections, rapport, 4412
Séances des comités, 4412, 4421
Tarifs maritimes, rapport, 1516, 4783

Commerce:
Assurances sur les élévateurs, 1634
Bureau cinématographique, 3492
Bureau de la statistique (crédit), 3190
Bureau international des tarifs de douane, 3491
Canada is coming through, plaquette, 281
Cedar Rapids Power Company, exportation d'énergie électrique, 1738
Chaussure, commerce, 749
Chaussure, importation, 643
Chaussure, industrie, 283
Chemin de fer National-Canadien, 1631
Clarke Steamship Company, 2878
Comité relatif aux frets maritimes, 3942
Commerce avec l'Allemagne, 2605
Commission d'appel des grains, 647
Commission des grains, 1142, 1143, 1630, 4985
Commission de régie interne, 3
Commission hydroélectrique d'Ontario et exportation de l'énergie électrique, 2877
Commissions royales, 907
Convention Petersen (*Voir* Frets maritimes),
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3482
Criblures des élévateurs, 905
Criblures de grains, 3271, 4110
Distribution du rapport du recensement, 3154
Divers crédits, 4985
Droit d'auteur, 342, 3666, 3722
Eaux gazeuses, 2604
Echantillon de blé, 3129
Elévateur à Prince-Rupert, 3503
Elévateur d'Halifax, 643
Elévateurs du Gouvernement, 3049, 3832
Elévateurs Spillers, 651
Enquête sur les grains, 139, 186, 309, 355, 958, 1516
Exportation de pommes de terre, 3580
Exportation de produits forestiers, 281
Exportation de grains, 409
Exportation d'énergie électrique, 405, 2335, 3265, 3326-3378, 3835, 4056, 4237-4278, 4355, 4424
Exposition de Wembley, 2765
Fabriques de chaussures, 408
Frets maritimes, 110, 138, 186, 339, 354, 709, correspondance, 833, 894, 955, 958, 960, correspondance, 1043, 1055, correspondance, 1093, 1094, correspondance, 1139, 1200, 1284, 1334, 1542, 1735, 1767, 4354, 4412
Génération de l'énergie hydroélectrique, 746
Importations anglaises, 903
Importations de courroies en cuir, 2606

Commerce—*Fin*
Importations de laine, 2606
Importations de produits de la ferme, 907
Importations de verre, 1048
Impression des documents du Gouvernement, 3494
Impressions des documents parlementaires, 3501
Inspection du blé, 2048
Inspection de l'électricité et du gaz, crédits, 3199
Inspection des poids et mesures, 3494
Laboratoire d'essai du grain, 644
Laboratoire de recherches de Winnipeg, 2605
Loi des grains, 616, 834, 1283, 1517, 1639, 1703, 2827, 2915, 3018, 3131, 3273, 4662, 4708, 4582, 4955, jugement, 1634
Loi des primes à l'industrie du cuivre, 1738
Loi sur le droit d'auteur, 4112
Marine marchande, 1254
Permis de réimprimer, 411.
Population des circonscriptions d'Ontario, 1632
Preston (W. T .R.), 1282, 2605
Prime aux industries, 592
Primes sur le pétrole, 590
Publications officielles en langue française, 2051
Publicité du Gouvernement dans les journaux, 1145
Rapports du Dr Birchard, 1512
Rathbone (M.), 4866
Royal Mail Steam Packet Company, 772
Secours à la population des îles Sous-le-Vent, 3503
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3517
Service des nouvelles, 610
Statistique démographique, 1630
Subventions aux postes et paquebots, 1958, 4015, 4983
Succursales de fabriques des Etats-Unis en Canada, 285
Sucre brut, 907
Tarif de préférence britannique, 644, 1145
Taxe d'exportation sur l'énergie électrique, 4707
Trafic du chemin de fer National-Canadien, 1512
Traité avec l'Australie, 1333
Transport des grains, National-Canadien, 907
Pacifique-Canadien, 907

Concrete Surfacing Machinery Company, 1140, 1114

Coote (George Gibson) Macleod:
Achats de charbon du district militaire n° 10, 1626
Automobiles et camions (Réduction de droits sur les), 1172
Banque et Commerce, 2440
Banque d'Hamilton, 4708

Coote (George Gibson)--*Suite*

Budget, 2482
Canal de la Trent, 4798
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4534
Coke, fabrication, écoulement, 5019
Commission d'appel des grains, 647
Commission du port de Québec, 3640
Commissions de ports (Travail des), 3004
Crédit agricole et établissement des soldats, 4571
Crédit agricole, 4965
Dépenses des Travaux publics, 4110
Documents relatifs au canal Welland, 3941
Documents relatifs à la banque Royale et à la banque Union, 3941
Echantillons de blé, 3129
Edifices publics, Ottawa, surveillance des abords, 4475
Edifices publics, Ottawa, économies à faire, 4514, 4515
Elévateur à Prince-Rupert, 3517
Emprunt de 164 millions, 3732, 4008
Exportation d'or, 4052
Exportation du blé, 282
Fait personnel, 3667
Immigration et secours aux sans-travail, 3400
Indemnité de guerre, 4505
Indiens, 4969
Industrie fruitière, 366
Indiens Piégans, 460, 4953
Inspection du blé, 2048
Loi de faillite, 4116
Loi d'établissement des soldats, 3569
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 4057
Loi des animaux et leurs produits, 3753, 3978
Loi électorale, 4571, 4883, 4889
Loi des Indiens, 460
Loi des grains, 625, 4582, 4662, 4709
Loi des terres fédérales, 2868, 3188
Loi sur le revenu de guerre, 3117
Loi sur l'industrie laitière, 3616, 3750
Parcs et terres fédérales, 4090
Percepteur adjoint des douanes (Saint-Léonard), 3016
Pétition des Indiens Piégans, 4186
Port de Québec, 3872
Port Stanley, améliorations et réparations, 3441
Prime aux industries, 594
Protection du bois, arboriculture, etc., 4097, 4100
Rentes viagères, 4904
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 523
Santé des animaux, 883
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3518, 3522,
Service radiotélégraphique, 2969

Coote (George Gibson)--*Fin*

Steamers et brise-glaces, entretien, 2958
Tarifs des marchandises, 4303
Tarif douanier, 3080
Traité avec l'Australie, 4494
Vapeur *Canadian Scottish* et *Canadian British*, 3724

Copp (L'honorable Arthur Bliss) Secrétaire d'Etat:

Anderson (F.-R.), 1859
Appointements et dépenses casuelles, secrétariat d'Etat, 3147
Archives, 5028
Canadian Opportunities, 643
Chômeurs (Secours aux), 280
Compagnies de messageries, 2763
Comité relatif à la situation agricole, 1538
Commission du port de Québec, 1768
Commission du service civil, 1627
Commissions Royales, 1140
Comptables vérificateurs, 3468
Correspondance avec la commission du service civil, 3600
Demandes de dépôts de documents, 4188
Droit d'auteur, 346
Edifice public à Vancouver, 1398, 2443
Edifice public à Témiscouata, 3014
Edifices publics, Québec, Ontario, 4946-4950
Edifices publics, Manitoba, Alberta, Colombie-Anglaise, 4951
Elevage des chevaux, 2763
Emission de valeurs fictives, 1150
Employés des chemins de fer Canadien-National, projet de loi, 3723
Entrepôt du département de l'Agriculture, lac Erié, 4947
Examens pour le service administratif, 409
Examens pour le service administratif dans le district de Montréal, 3268
Exportation d'or, 4052
Fermes expérimentales, nouveaux édifices, 4952
Frets maritimes, 1735, 1767
Fromage importé, 3014
Importation de papier d'emballage, 1736
Importations de verre, 1512
Indemnités de guerre, 4503
Ingénieurs topographes, 3464
Lanceurs d'affaires (Loi de protection contre les), 1769
Loi de naturalisation, 1703
Loi des élections fédérales, 3525, 3735, 4525, 4535, 4571, 4879, 4889, 4956, 5049
Loi des secours de guerre, 2508, 2758
Machin (Col. H. A. C.), 3015
Mayberry (Thomas R.), 1860

Copp (L'hon. Arthur Bliss)—*Fin*
Naturalisation des Canadiens de retour au pays, 3398
Nominations au département du Rétablissement des soldats, 1625
Nominations dans le service civil, 1011
Personnel du Rétablissement des soldats, **1640**
Pettigrew (A.), 2764
Placements publics dans le port de Vancouver, 3463
Port de Matane, 5038
Port de Québec, 3602, 4109
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, 4952
Préemption et chemin de fer de la baie d'Hudson, 3468
Preston (W. T. R.), 1538, 1636
Production de documents, 1517
Propriété Keefer à Port-Arthur, 3267
Quais et brise-lames, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, 3692
Radiation de deux projets de loi, 3765
Ralston (Colonel J.-L.), 1630
Recettes et dépenses à Pinhorn, 2334
Remise d'impôts, 1140
Réparations de guerre, 3016, 4228
Revision des traitements des employés civils, 3153
Secours à des agents du département des Affaires Indiennes, 2579
Service de messageries du National-Canadien, 1626
Sous-ministres, 516, 1141, 1498
Sous-ministres, fonctionnaires ayant le rang de, 641
Subventions aux paquebots, 1736
Tarif douanier et la fabrication des peignés de laine, 2915
Travaux publics, 5039
Travaux publics, frais de premier établissement, 1629
Valeur des produits agricoles, 2309
Vérificateur des douanes et de l'Accise à Saint-Léonard, 3467
Walker (M. G.), 1141

Crawford (A. R.), 4081

Crerar (L'honorable Thomas Alexander) Marquette:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 318
Blind-River, entrepôt, 3416, 3713
Crédits supplémentaires, 4002
Explosifs (Examen et inspection des), 3219
Exportation de l'énergie électrique, 3367-3370

Crerar (L'hon. Thomas Alexander)—*Fin*
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3969
Loi des chemins de fer, 4426, 4447
Loi sur le divorce, 3863
Loi des élections, 4564
Loi des grains, 834, 4583, 4671, 4708
Représentation du Canada à Washington, 3829
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 536
Revision du tarif, 3804
Séances du matin, 4226
Tarif des marchandises, 4386
Traité avec l'Australie, 4767
Vote transférable, 1199.

Davies (Claudius Charles) Battleford-Nord.
Embranchement Turtleford, 2856
Dragage et construction de caissons à Blairmore (Sask.), 3937
Loi des grains, 4593, 4737
Loi sur les revenus de guerre, 3316

Déchêne (Aimé Miville) Montmagny:
Budget, 2270
Chenal du Saint-Laurent en bas de Québec, 2989
Français (Le), à l'exposition de Wembley, 3129
Réparations au quai de Sainte-Pétronille, 3912
Semences, 378
Tarifs des montagnes, résolution, 454
Tarif de préférence britannique, 1145
Trains de voyageurs, circulation, 413

Défense nationale:
Appointements et dépenses casuelles, 3273, 4827
Armée canadienne permanente, 1400
Artillerie Royale Canadienne, 1282
Borden (Colonel A.-H.), 4110
Cadets, 3834, 4831, 4955
Camp Borden, 2308, 2335, 4227
Camps d'instruction militaire, 2580, 4110
Champ de tir à Leger's Corner, 1399
Commandants des districts militaires, 1019
Défense du littoral et transports maritimes, 1037
District militaire n° 2, 1621
Emeutes de Québec (1917), 3017
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4229
Etat major de la milice 1019
Fraudes dans le district militaire n° 10, 651, 708, 749, 773, 1018, 1626, 1637
Gendarmerie (La) à cheval et la rébellion du Nord-Ouest, 3831, 4227
Gratification aux soldats, 3601

Défense nationale—*Fin*
Guenet (Alfred), 2915
Machin (Colonel H.-A.-C.), 3130, (rapport), 3015
McKenzie (Collin), 1047
Soldats, paie, 3379, 4785
Statistiques militaires, 2440, 2443
Tombes des soldats en France, 409
Vente d'immeubles, 2048

Delisle (M. Siméon) Portneuf:
Camp Borden, 4227

Denis (Jean-Joseph) Joliette:
Droit d'accise sur le tabac, 4611
Frets maritimes, 1372
Immigrants sans emploi, 1443
Instruction des cadets, 4851
Loi électorale, 4548
Paris de courses, 685
Radiation d'une inscription du Compte rendu, discours du trône, 140
Réforme du Sénat, 921
Remboursement de frais, demande de divorce, 4704

Denis (J.-Arthur) St-Denis:
Budget, 1827
Chaussure (Commerce de la), 749
Priorité accordée au bill n° 4, 4054
Propriété du Gouvernement à Montréal, 901
Réforme du Sénat 935
Transports des dépêches en Europe, 1143

Deslauriers (Hermas) Ste-Marie:
Bureau de la douane de Grand'Mère, 1145
Construction de bureaux de poste, 1257
Routes rurales, 1145
Consumers Glass Company, 1018
Employés des pénitenciers du Canada, 4227
Pensions à la vieillesse, 647
Verreries, 900, 1512

Dickie (Charles Herbert) Nanaïmo:
Bassin de radoub d'Esquimalt, 4518
Budget, 1721
Frets maritimes, 1378

Discours du Trône:
2, 6, 47, 86, 110, 139, 145, 186

Divorce:
Egalité des sexes en matière de divorce 139, 540, 549, 559, 575, 3217, 3835

Dominion Chartered Customs House Brokers Association, 4289

Douanes et Accise:
Administration centrale, 506
Blé moulu, 649
Bureau de la douane de Grand'Mère, 1145
Clauses anti-dumping, 1768
Conserveries (Matériel de), 901
Divers crédits, 5020
Douanes et accise à Drumheller, 2444
Drawbacks, 1959
Droit de timbre, 3154
Dumping, légumes et fruits, 411
Exportation du blé, 282
Exportation du bois à pâte, 1143
Examinateur des douanes à Saint-Léonard, 3726
Fromage Kraft, 3468
Fromage importé, 3013
Importation de papier d'emballage, 1736
Importation des pommes, oignons, etc., 1861
Importation des pommes de terre, 285, 905
Importation des pommes de terre des Etats-Unis, 3129
Importation et exportation de verreries, 900
Importation et réexportation des porcs, 748, 1455
Lapointe, douanier, 4609
Loi des douanes, 3175, 3463, 3759, 4001, 4513
Loi de tempérance, Nouvelle-Ecosse, 2766
Machines de conserveries, 1516
McCoy (Ernest), 3726
Marchandises expédiées par les ports des Etats-Unis, 405
Machines de meunerie, 1515
Matériel roulant (Droits d'importation sur le), 651
Percepteur adjoint des douanes (Saint-Léonard), 3016
Ports de douane, Saskatchewan, 3269
Port secondaire de douane à Drumheller, 3380
Préférence anglaise sur le sucre, 3073, 3269
Puits de pétrole (Matériel à forer les), 906
Remboursement du droit antidumping, 4002, 4114
Remboursement d'impôts, 2305.
Recettes en 1925, 2306
Remises de droits sur le fromage, 3154
Stone et Smithsen (L'entreprise de), 648
Tabac étranger, importation, 1093
Tarif douanier (Le) et la fabrication des peignés de laine, 2914
Taux sur le sucre, 2441
Traitements, 540
Violation de la loi de tempérance, 2050

Doucet (Alexandre-Joseph) Kent (N.-B.):
Adamsville-Beersville, service, 908
Banque Nationale, 1281

Doucet (Alexandre-Joseph)—*Suite*
Binet (Morton S.), 3602
Blaquière (Lévi), 4228
Boudreau (Mme Pierre-F.), 908
Budget, 1815
Bureau de Després, 908
Bureau de poste de Moncton, 1540
Champ de tir à Leger's Corner, 1399
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 1739
Commandants des districts militaires, 1019
Couvent d'Odonak (Combustible au), 522
Département de l'Agriculture, publication, 3261
Dépenses d'immigration, 4422
Discours du trône, 181
Echelles à poisson pour les rivières du Nouveau-Brunswick, 3893
Edifices publics de Richibouctou, 1399
Edifices publics de Bouctouche, 1738
Emeutes de Québec (1917), 3017
Emplacement d'un édifice public à Lorette-ville, 3581
Escuminac, améliorations au port, 3698
Etat-major de la milice, 1019
Examinateur des douanes à Saint-Léonard, 3726
Examens du service civil, 409
Exportation de pommes de terre, 3580
Exposition de Wembley, 2765
Fermes expérimentales, 808
Frets maritimes, 1767
Industrie animale, 394
Immeuble, (Edmunston), 748
Impôt sur les revenus, formule française, 1514
Importation de pommes de terre, 285, 905
Importation de pommes de terre des Etats-Unis, 3129
Importation des produits de la ferme, 907
Inspecteur de pénitenciers, 2308
Lafleur (E.) et le contrat Petersen, 3378
Lapointe, douanier, 4609
Ligne télégraphique Chicoutimi-Saguenay, 4611
Loi de tempérance, Nouvelle-Ecosse, 2766, 2879
Machines de meunerie, 1515
Mallet (Tiburce), 1147
McKenzie (Colin), 1047
Muldrew (Mme Jean), 1018
Œufs, volaille, bestiaux, Nouveau-Brunswick, 407
Pensions aux Abénakis, 748
Percepteur adjoint des douanes (Saint-Léonard), 3016
Pont de Québec, 3602
Port de Matane, améliorations, 222

Doucet (Alexandre-Joseph)—*Fin*
Port de Québec et terrain de Saint-Colomban de Sillery, 3834
Postes d'émission du National-Canadien, 4109
Postes de T.S.F., côte de l'Atlantique, 3002
Poste de pêche, I. Wilson, 4611
Publications officielles en langue française, 2051
Quai du Cap-Cocagne, 1277
Quai de Pierreville, 1017
Quai Harris, 2305
Rapport du colonel Machin, 3130, 4054
Receveur de la poste à Saint-Ignace, 2444
Receveur de la poste à Oldouane, 3130
Regina (Le vapeur), 222
Robichaud (Albert E.), 1515, 2444, 3528
Routes (Grandes), subvention au N.-B., 285
Sous-ministres, 516, 1141, 1398
Sous-ministres (Fonctionnaires ayant le rang de), 641
Statistiques d'immigration, 4422
Surintendant des publications officielles, 1768
Traitements, Chemins de fer Nationaux, 411, 3269
Vérificateur des Douanes et de l'Accise à Saint-Léonard, 3467
Violation de la loi de tempérance, 2050
Wagons privés du National-Canadien, 2580
Wembley (Exposition de), 1145

Drayton (L'hon. sir Henry L.) Kt., York-Ouest, Ont.:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, projet de modification, 306, 309
Affaires extérieures, appointements, 3821
Approvisionnement de houille, 1195
Auditeur général, crédits, 4929
Budget, 1466, 1542
Bureaux du Gouvernement à Toronto, 3667, 4055
Bureaux de placement, 4902
Canal de Cornwall, 3601
Canaux du Saint-Laurent, exploitation de leur force hydraulique, 4812
Carillon pour la tour du Parlement, 4514
Coalition de compagnies d'exploitation hydraulique, 4112
Chemin de fer de Calgary et Fernie, 4288
Chemin de fer Joliette and Northern, 1843
Chenal du Saint-Laurent, 2992
Chevaliers de Pythias au Canada, 1843
Circulation fiduciaire, 766
Code criminel, 3983, 4202
Commerce, crédit, 3065
Commission du port de Québec, 3601, 3622
Commission du port de Toronto, 2849
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3488

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Suite*
Commission royale relative aux grains, 4985
Convention avec la ville d'Ottawa, 3743
Correspondance entre l'auditeur général et le ministre intérimaire des Finances, 832
Déboursés en jugements, 1397
Défense nationale, appointements, 3273
Détournement des eaux des grands lacs, 584
Dette du réseau national, 1144, 2183
Division de l'Architecture, crédits, 4048
Douanes et Accise, service pour la répression des fraudes, 5020
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3466
Droit de timbre, 3154
Edifice Winch, Vancouver, 3941, 4985, 4986
Edifices du Gouvernement à Toronto, 4287, 4352
Edifices du National-Canadien à Toronto, 3726
Elévateur à Prince Rupert, 3505
Embranchement Avonlea, 2746
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2863, 3311
Embranchement China-Clay, 3730
Embranchement Sunnybrae et Guysborough, 4236
Embranchement Turtleford, 2742, 2854, 3310
Emprunt de 164 millions, 3732, 4004
Emprunts garantis du Gouvernement, 1861
Exploitation des chemins de fer nationaux, résultats, 282
Exportation de l'énergie électrique, 2335, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3334, 3349, 3350, 3353, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3835, 4056, 4246, 4355, 4424
Fermes expérimentales, crédits, 831
Fonds des cantines, 775
Frais d'administration, Finances, 4124
Frais de premier établissement, 1629
Frets du National-Canadien, 1629
Frets maritimes, 139, 1370
Gaston (Georges A.), 4350
Glace Bay (Représentant du département du Travail à), 1252
Grandes routes, 2738, 2853
Great Village, remplacement du quai, 3449
Hôtel Scribe, 1046, 3726
Houille d'Alberta, 4614
Immigrants, inspection médicale, 5012
Impôts de vente (Remises d'), 647
Impôts fédéraux et provinciaux, 902
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3945, 4228, 5044
Indemnités de guerre, 4506
Inspection de l'électricité et du gaz, crédits, 3204

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Suite*
Interprétation du règlement, 4229
Ligne de téléphone, crédits, 4045
Loi d'accise, 4511
Loi de faillite, 4115
Loi de la Cour suprême, 3738
Loi de la preuve, 3744
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3036
Loi de l'impôt sur le revenu, 4003, 4058
Loi des chemins de fer, 4454
Loi des Douanes, 3177, 3178
Loi des élections, 4525, 4535, 4545, 4578, 4879, 5049
Loi des fruits, 4189
Loi des grains, crédits, 616, (Règlement), 3020
Loi des plantes et racines potagères, 3037
Loi des produits laitiers, 2872, 3476
Loi des secours de guerre, 2760
Loi des terres fédérales, 4044
Loi des viandes et conserves alimentaires, 3480, 3745
Loi de tempérance, 3033, 4235
Loi des finances provisoire, 1199, 3741
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2870
Loi sur le divorce, 3847
Loi sur les revenus de guerre, 3120, 3315
Matériel roulant (droits d'importations sur le), 651
Matériel du National-Canadien, 3016
Pêcheries, problèmes pratiques et scientifiques s'y rattachant, 3901
Pensions au vieil âge, 2735
Perception des impôts, 506
Port de Matane, 5035
Ports et rivières, Colombie-Anglaise, 4031, 4032, 4033
Preston (W.T.R.), 2605
Prime aux industries, 592
Primes au pétrole, 590
Projet de loi relatif à la Home Bank, 4740
Publication des Statuts, 3479, 3756
Recettes du National-Canadien (trafic-marchandises), 1280, 1398
Réclamation Maunsell, 5,000
Réforme pénitentiaire, 1278
Relevés hydrographiques, 2963
Remaniements et mutations dans le service civil, 2869
Remboursement de frais de divorce, 4704
Remises de la taxe sur les ventes, 900, 1959
Remise d'impôts, 1139, 2305
Remise d'impôts sur le revenu, etc., 1960
Réseau National à Rouyn, 1198, 1283
Sainte-Pétronille (I.-O.), réparation du quai, 3912
Séances du matin, 4226
Secours aux chômeurs, 5014

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Fin*
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3522
Service de vapeurs entre Québec et la côte Nord, 4025
Service des nouvelles, 610
Service radiotélégraphique, 2967
Smith (Cecil R.), 3728
Société des Nations, 5028
Stouffville, édifice public, 4948
Subventions aux postes et paquebots, 4983
Taxe d'exportation de l'énergie électrique, 1703, 3154, 4707
Tarifs des marchandises, 4369
Tonnage des marchandises transportées par le National-Canadien, 2579
Trafic du chemin de fer National-Canadien, 1512
Trafic-marchandises productif des chemins de fer, 1280
Traité avec l'Australie, 4633
Traitements du National-Canadien, 3015
Traitements, Marine et Pêcheries, 509
Traitements, R.C.S., 3124.
Traitements, secrétariat d'Etat, 3152
Traitements, etc., Travaux publics, 793
Traitements des fonctionnaires du chemin de fer national, 3270
Transports effectués par le National-Canadien, 2047
Travaux publics, Manitoba, 4473
Wagons vides du National-Canadien, 1398

Drummond (J. D. F.) West-Middlesex (éloge), 3461

Duff (William) Lunenburg (N.-E.):
Budget, 1757
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2811
Frets maritimes, 1055
Importations du Canada et des Etats-Unis sous le régime préférentiel anglais, 644
O'Hara (Capitaine), 2959
Rapport relatif aux tarifs maritimes, 4183
Service de vapeur entre Mulgrave et Guysboro, 4022
Travaux publics dans les Provinces maritimes, 3440

Duncan (M. Robert) Grey-Nord:
Elévateur de Midland, 5040
Elévateur d'Owen Sound, 3584, 5040
Elévateurs du Gouvernement, 3056

Elections:
Amendements à la loi, 958
Carte électorale, 85
Elections générales, 1640, 4953

Elections—*Fin*
Elections partielles, 1
Loi des élections fédérales, 186, 3155, 3525, 4525, 4534, 4735, 4571, 4888, 4956, 5049
Projet de loi, 347
Règlement, 4898
Vote transférable, 309, 539, 1199, 2916, 3526, 4002, 4056, 4497

Elliott (William) Waterloo-Sud:
Budget, 2567
Immigration Arménienne, 3469

Essex Terminal Railway Company, 4526, 4742

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte) Laval-Deux-Montagnes:
Exportation de l'énergie électrique, 3326, 3327, 3344, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355

Euler (William) Waterloo-Nord:
Budget, 2454
Chemins de fer, rapport, 4052, 4109
Crédit agricole, 4867
Egalité des sexes, divorce, 571
Frets maritimes, 1078
Loi électorale, 4887, 4889, 4956
Loi sur les revenus de guerre, 3107
Naturalité de la femme mariée, 3149, 3150, 3151
Réforme pénitentiaire, 1272
Règlement de la Chambre, 4614
Tarifs des marchandises, 4311, 4399

Evans (John) Saskatoon:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 330
Approvisionnement de houille, 1196
Budget, 2500
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2975
Commission du port de Québec, 3660
Commission du service civil, 855
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3487
Discours du trône, 104, 110
Desjardins, reconstruction du quai, 3720
Elévateur d'Halifax, 3052
Elévateur à Prince-Rupert, 3515
Emission de valeurs fictives, 1167
Etablissement agricole des soldats, 4616
Frais d'administration, R.C.S., 4220
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3952
Inspecteurs des homesteads, 1636
Instruction des cadets, crédits, 4853
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture, Winnipeg, 3256

Evans (John)—*Fin*
Loi des Douanes, 3175
Loi des grains, 4697, 4733
Loi du ministère de l'Immigration, 3172
Loi des primes à l'industrie du cuivre, 1738
Loi sur les revenus de guerre, 3317
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3035
Loi des terres fédérales, 4042
Milice (Recrutement de la), 4858
Mineurs du Cap-Breton, 4353
Port de Québec, 3880
Ports et rivières, 3447, 3720
Prime aux industries, 599
Représentation du Canada à Washington, 3830
Réforme du Sénat, 935
Règlement, loi sur le divorce, 3837
Revision du tarif, 3815
Service postal (Le) ambulant et le réseau national, 1026
Tarif douanier, 3076
Traité avec l'Australie, 4647
Traité avec la Finlande, 3160
Traité avec les Pays-Bas, 3170
Travaux publics dans la Saskatchewan, 4522
Trenton, quai Bywater, 3447

Fafard (J.-Fernand) L'Islet:
Budget, 2405

Fansher (Burt Wendell) Lambton-Est:
Bière et des liqueurs (Fabrication de la), 413
Prime à l'extraction du pétrole brut, 2879
Prime aux industries, 615
Tarif douanier, 3096

Farrell, (Dr Edward), 2579

Finances:
Auditeur général, 697, 4928
Automobiles et camions (Réduction de droits sur les), 1172
Appointements, 3378
Avances aux banques, 1256
Banque Nationale, 1281
Banque et commerce, 2440
Banque et Commerce et banque d'Hamilton, 4708
Billets du Dominion (Circulation des), 254, 3017
Billets du Dominion et le réescompte des banques, 3130
Billets de banques (Circulation des), 1860
Bons non imposables, 407
Budget, 1456, 1542, 1581, 1640, 1705, 1739, 1769, 1865, 1905, 1961, 1983, 2051, 2122, 2186, 2248, 2309, 2336, 2401, 2445

Finances—*Suite*
Budget, clause du dumping, 1625, 2508, 2581, 2606
Bureaux de l'impôt sur le revenu, 907
Canada is coming Through, 224
Circulation fiduciaire (motion), 749
Commerce du bois à pâte, 281
Commission des champs de bataille de Québec, 3498
Conseil de vérification, 4228, 4500
Correspondance entre l'Auditeur général et le ministre intérimaire des Finances, 832, 955
Crédit agricole, 506, 773, 903, 958, 1094, 1140, 1397, 1639, 1767, 1905, 4002, 4112, 4291, 4352, 4629, 4866, 4864
Crédit financier, 1400, (résolution)
Crédits supplémentaires, 4002
Dette publique, 904, 1860, 3379
Dette publique (1923), 1048
Déboursés et engagements, 1397
Divers crédits, 5019
Documents relatifs à la banque Royale et à la banque Union, 3941
Emprunts garantis du Gouvernement, 1861
Emprunt de $164,000,000, 3470, 3730, 4003
Enquête dans les départements, 1280
Enquête sur le mode de perception des impôts sur les profits de guerre, 1330
Enquête sur le mode de perception de certains impôts, 1396
Etablissement et perception des impôts (Mode d'), 4487
Exemption de l'impôt sur le revenu (Yukon), 908
Exposé budgétaire (question), 1333
Exposition de Wembley (Frais de voyage des députés à l'), 1738
Fonctionnaires du bureau de l'Auditeur général, 4487
Frais d'administration, 4119
Frais de déplacement de fonctionnaire, 1400
Impôts fédéraux et provinciaux, 1016
Impôt sur le revenu, exemption, 749
Impôt sur le revenu des fonctionnaires du Yukon, 3325, 3380, 3386, 4424
Journalistes à Wembley, 1960
Lois concernant les champs de bataille nationaux de Québec, 4226
Loi des compagnies de prêt, 3463, 3531, 3769
Loi de finances provisoire, 1199
Loi de finances, 5040
Loi de l'impôt sur le revenu, 3103, 3315, 3726, 4002, 4057, 4114
Loi provisoire du budget, 3741
Loi de retraite du service civil, 4963
Loi spéciale des revenus de guerre, 3179
Loi de vérification, 5049

Finances—*Fin*

Muldrew (Mme Jean), 1018
Obligations non imposables, 308, 906
Opérations de la Monnaie, 2764
Or et billets de banque, 650
Pensions du personnel civil, 2765, 4614
Pensions (Rapport sur la loi des), 547
Perception des taxes, 4289
Population, dépenses et dette du Canada, 4609
Recettes de l'Etat à Toronto, 650
Réescompte des billets du Dominion, 4611
Règlement des dettes de guerre, 2915
Remboursement des droits, 3527
Remboursement de frais pour demande de divorce, 4186
Renseignements concernant le crédit n° 298, 4183
Rente viagère au docteur Saunders, 590
Rente viagère à M. Fielding, 4944
Représentants du Parlement à Wembley, 1905
Revenu du Canada, 3016
Secrétaire du Trésor, 1047
Smith (Cecil R.), 2879
Sous-ministres, 1256
Tarif douanier, 3074
Tarif (Représailles en matière de), 896
Tarif (Revision du), 3770
Taxe sur les amusements, 904
Taxe sur l'exportation de l'énergie électrique, 1703, 3154
Taxe sur la gazoline, 904
Taxe sur les ventes, (remboursement), 900

Finn (Robert E.) Halifax:

Elévateur d'Halifax, 3050, 3057, 3059, 3060, 3061, 3062, 3064

Fiset (Sir Eugène) Kt., Rimouski:

Commission du service civil et le personnel administratif, 854
Défense nationale, personnel, 3003
Discours du trône, 6
Fonds de cantine, 1523
Inspection de l'électricité et du gaz, (crédits), 3211
Instruction des cadets, crédits, 4238
Production du coke au moyen de houille canadienne, 5016
Sainte-Pétronille, quai, 3915
Service radiotélégraphique, 2968
Service de vapeur entre Rimouski et la Pointe-aux-Outardes, 4027
Subventions aux postes et paquebots, 4983

Fisher (John R.), 2876

Fontaine (Joseph-Eloi) Hull:

Budget, 1883

Forke (Robert) Brandon:

Administration postale, augmentation des appointements, 229
Budget, 1567
Bureau de la Statistique, 3198
Commission du port de Québec, 3654
Comité sur les frets martimes, 1695
Crawford (A.-R.), 4082
Crédit agricole, 4870
Dépenses militaires (Augmentation de nos), 3277, 4863,
Députés décédés (hommages), 4, 2762, 3267
Deuil de M. l'Orateur, 6
Discours du trône, 47
Echelles à poisson dans les provinces des prairies, 3887, 3888
Egalité des sexes, divorce, 558
Elections fédérales, 1640
Emission de valeurs fictives, 1154
Etablissement agricole des soldats, 4623
Exportation de l'énergie électrique, 3331, 3360
Exposé annuel du National-Canadien, 3921
Fermes expérimentales, 812
Fonctions du Solliciteur Général et du ministre de la Justice, 4613
Forme de la réponse donnée à une question, 1864
Frets maritimes, 1094
Immigrants sans emploi, 1412
Industrie animale, 384
Inspection de l'électricité et du gaz, 3202
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture du Manitoba, 3250
Loi des chemins de fer, 4456
Loi des douanes, 3761
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3862
Loi électorale, 4539
Loi des grains, 616, 4676, 4709
Loi de l'impôt sur le revenu, 4058
Loi sur l'industrie laitière, 3606
Loi sur les revenus de guerre, 3115
Manitoba (Ressources minérales du), 3223
Modification de la loi électorale, 351
Modifications de la loi des banques, 1140
Nomination au conseil impérial, 4661
Paris de courses, 675
Personnel administratif, 842
Port de Trois-Rivières, dépenses, administration, 3922
Prime aux industries, 606
Projet de loi de la Home Bank, 4749
Radiation d'une inscription du Compte rendu, discours du trône 142
Rappel au Règlement, 3021
Réclamation Hall-Irvine, 5007, 5009

Forke (Robert)—*Fin*
Réforme pénitentiaire, 1273
Règlement de la Chambre (Revision du), 418
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 528
Revision du tarif, 3797
Saint-Laurent (Creusage du), 2989
Séances du matin, 4226
Tarif douanier, 3081
Tarif des marchandises, 4306, 4392
Traité avec les Pays-Bas, 3171
Travaux publics, personnel, 842, 4479, 4523
Vote transférable, 539, 4002, 4497

Forrester (William) Perth-Sud:
Statistique démographique, 1630
Statistique de l'Immigration, 1540
Commissions Royales, 907

Forsythe et Davidson, 4054

Fortier (L.-M.), 2307

Fortier (H.-A.) Labelle:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 332
Budget, 1621
Embranchement China-Clay, 3731
Exportation de l'énergie électrique, 3357
Loi sur le divorce, 572, 3867
Pensions au vieil âge, 2508
Réforme du Sénat, 924
Rappel au Règlement, 4163

Fournier (Charles-Alphonse) Bellechasse:
Loi sur le divorce, 553
Question de privilège, 897

Gale (R. H.), 908

Gardiner (Robert) Medicine Hat:
Auditeur Général, 4929
Aviation pour fins militaires, etc., 4861
Bureaux de placement, 4900
Commission royale relative aux grains, 4985
Comité sur les frets maritimes, 1693
Crédit agricole, 1094, 4875, 4965
Elévateur d'Halifax, 3057
Elévateur à Prince-Rupert, 3505
Embauchage d'ouvriers par la Besco, 4179
Embranchement Sunnybrae et Guysborough, 4473
Enquête sur les grains, 958
Entrepôt du lac Erié, 4947
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4231
Essex Terminal Railway, 4526
Fermes expérimentales et stations agronomiques, 827
Immigration, recrutement, 4941
Loi des grains, 640, 1639, 4606, 4693, 4709

Gardiner (Robert)—*Fin*
Port de Collingwood, 5039
Port de Matane, 5038
Port de Québec, 3880
Prince-Rupert, construction d'un élévateur, 4986
Recettes et dépenses à Pinhorn, 2334
Rappel au Règlement 3274, 4492, 4899, 4900
Subvention aux postes et paquebots, 4015
Services de vapeurs, Colombie-Anglaise, 4018
Stouffville, édifice public, 4948
Subvention à la Western Canada Irrigation Co., 4107
Terres des soldats, 1769

Garland (Edward J.) Bow River:
Appointements, Immigration, 3383, 3385
Armements (Question des), 4827
Auditeur général, (Bureau de l'), 4928
Blé de la réserve des Pieds-Noirs, 903, 1859
Blind River, dragage, 3408
Budget, 2700
Bureau cinématographique, 3493
Bureau international des tarifs de douane, 3491
Bureau de placement des immigrants, 4938
Bureau de la statistique, 3192
Burrard (Pont sur l'anse de), 4486
Canal de Chambly, 4797
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4531
Chenal du Saint-Laurent, 2980, 2981, 2982, 2983
Chômage, 4902
Code criminel, 3984
Colons soldats, 1517
Commande de farine pour la Russie, 1016
Comptables vérificateurs, 3468
Conseil de vérification, 4503
Crédit agricole, 773, 1397, 4112, 4866
Discours du trône, 187
Douane et Accise, Drumheller, 2444
Elévateur à Prince-Rupert, 3506
Embranchement Bengough-Willowbunch, 3312
Emission de valeurs fictives, 1158
Emprunt de $164,000,000, 3734, 4008
Enquête dans les départements, 1280
Enquête relative aux tarifs maritimes, 4991
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4230
Essex Terminal Railway, 4526, 4742
Explosifs, monopole de leur fabrication par l'Etat, 3218
Fermes expérimentales, 810
Force motrice des lacs Spray, exploitation, 4996
Forces hydrauliques, 4104
Frais d'administration, Finances, 4120
Frets maritimes, 1319

Garland (Edward J)—*Fin*
Houille de l'Alberta, 4291
Houillères de Drumheller, 2185
Indemnité de guerre, 4506
Immigrants sans emploi, 1148
Impression de documents du Gouvernement, 3497
Inspection des poids et mesures, 3496
Instruction des cadets, 4838
Intérieur, personnel, 3295
Ligne de téléphone, 4046
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2978
Loi d'établissement des soldats, 3537
Loi de faillite, 4116
Loi des grains, 4596, 4663, 4730
Loi impériale pour la colonisation de l'empire, 4148
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 4057
Loi du ministère de l'Immigration, 3184
Loi des terres fédérales, 2738, 3186
Mineurs du Cap-Breton, 491, 2505
New London, améliorations au port, 3668, 3669
Obligations non imposables, 906
Observatoire fédéral à Ottawa, 4060
Parcs et terres fédérales, 4094
Port secondaire de douane à Drumheller, 3380
Programme législatif, 3473
Projet de loi de la Homme Bank, 4740
Protection du bois, arboriculture, etc., crédits, 4097
Rectification, 1905
Réforme pénitentiaire, 1270
Réforme du Sénat, 917
Remboursement de droits sur un bill, 4421
Remise d'honoraires supplémentaires, 4487
Rétablissement civil des soldats, personnel, 3124
Séances du matin, 4288, 4497
Secrétaire du Trésor, 1047
Service topographique, 4063
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3517
Sous-ministre des Finances, 1256
Subventions aux postes et paquebots, 4015
Subvention à la Western Canada Irrigation Commapny, 4106
Terres des vétérans, 1638, 2122, 3155
Tourbe et tourbières, 3229, 3230
Traité avec l'Australie, 4653, 4765
Transport gratuit sur les chemins de fer nationaux, 2050
Trois-Rivières, hangar, 3320, 3321
T.S.F., service, 3000, 3001
Vote transférable, 4497

Garland (William Foster) Carleton:
Casquettes des hommes d'ascenseurs, 1635

Gaston (Georges A.), 4350

Gendron (Romuald M.) Wright:
Budget, 2236

German (William Manley) Welland:
Barrage (Le) de Morrisburg et le développement de l'énergie électrique, 4813

Gervais (Théodore) Berthier:
Commission (La) hydroélectrique d'Ontario et l'exportation de l'énergie électrique, 2877

Good (William Charles) Brant:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 312
Automobiles et camions (Réduction des des droits sur les), 1181
Banque et Commerce, 4348
Billets du Dominion et le réescompte des banques, 3130
Budget, 2708
Circulation fiduciaire, 761
Code criminel, 3987, 4190
Comité sur les frets maritimes, 1696
Commission du port de Québec, 3641
Comptes publics, 4052
Crédits financiers, résolution, 1400
Défense nationale, 3276
Emprunt de $164,000,000, 4007
Enquête sur le mode de perception des impôts sur les profits de guerre, 1330, 1396
Etablissement et perception des impôts (Mode d'), 4487
Exposé annuel du National-Canadien, 2942
Frais d'administration (Finances), 4121
Immigration, recrutement, 4178, 4179
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 4010
Instruction des cadets, 4845
Loi des chemins de fer, 4466
Loi des compagnies de prêt, 3532
Loi d'établissement des soldats, 3577
Loi sur le divorce (égalité des sexes), 3851
Loi de faillite, 4115, 4119
Loi de l'impôt sur le revenu, 3469, 4057, 4114
Loi de la taxe sur les profits d'affaires, 3469
Loi électorale, 352, 4542
Loi des fruits, 4119
Loi des grains (crédits), 624, 4731
Mineurs du Cap-Breton, 489, 772, 1518, 1960, 4187
Paris de courses, 651, règlement, 669
Perception des taxes, 4289
Personnel des comités, 1030

Good (William Charles)—*Fin*
Poste d'alevinage de la Grande rivière, 3900
Protection du bois, arboriculture, etc., 4100
Questions, jours réservés, 522
Réforme du Sénat, 949
Règlement de la Chambre (Revision du), 417, 4614
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 537
Séances du matin, 4226
Séances du mercredi, 1049
Tarif douanier, 3075
Tarif maritime, comité, 1516
Terres de la compagnie de la baie d'Hudson, 1018
Traité avec la Finlande, 3158
Vote transférable, 309, 1199, 2916

Gordon (George Newcombe) Peterborough-Ouest:
Affaires de la Chambre, 4569
Cie Canadienne du téléphone sans fil Marconi, 1114
Radiation d'une inscription du Compte rendu (Discours du trône), 141
Rappel au règlement, loi des chemins de fer, 4464
Règlement, dépense casuelle et générale, immigration, 4165, 4177
Règlement, loi des élections, 4542, 4898
Règlement, loi des grains, 4593
Règlement, travail, 4899
Réclamation Hall-Irvine, 5002

Gould (Oliver Robert) Assiniboïa:
Budget, 2357
Chenal du St-Laurent, 2988
Comité spécial des frets maritimes, 1640
Commission du port de Québec, 3636
Elévateur d'Halifax, 3064
Embranchement Avonlea, 2857
Enquête sur les grains, 309, 3551, 1516
Etablissement des soldats, 1516
Industrie animale, 402
Industrie laitière, 262
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture du Manitoba, 3259
Laboratoire d'essai du grain, 644
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2977
Loi sur le divorce, 3868
Loi des élections, 4549
Loi des grains, 617, 1283, 1703, 2827, 4589, 4665, 4709
Loi des pensions, 2847
Loi sur les revenus de guerre, 3108, 3316
Loi le tempérance, 3034
Loi des terres fédérales, 3045
Paris de courses, 688

Gould (Oliver Robert)—*Fin*
Port de Québec, 3881
Ports et rivières, répartition des crédits, 3440
Rapports du docteur Birchard, 1512
Rouille du blé, enquête, 547, 3259
Santé des animaux, 886
Tarif douanier, 3084
Tarif maritime, 1542
Traité avec la Finlande, 3161

Gouvernement:
Achats d'autos, 908
Automobiles du Gouvernement, 903, 4954
Démission du Solliciteur général, 3406
Drapeau national, 4351, 4611
Fonctions de Solliciteur général et de ministre de la Justice, 4613
Fusion politique, question, 957
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, 4352
Programme législatif, 3473
Réforme du Sénat, 4423
Taux d'assurance maritime, 3472

Gouverneur général:
Discours du trône, 2
Prolongation de fonction, 4187

Graham (L'honorable George Perry) Essex-Sud:
Acheminement du grain vers Halifax, 3063
Affaires de la Chambre, 3405, 3835, 4945
Appartements au Château Laurier, 3726
Automobiles du Gouvernement, 4955
Baie d'Hudson (Chemin de fer de la), 547
Banque et Commerce, 2440
British Petroleum, (puits n° 4), 3724
Bureaux du Gouvernement à Toronto, 4055
Bureau de la statistique, 3192
Cabotage (Règlement canadien du), 539
Cadets, 4955
Canal de Cornwall, 3601
Canal de la Trent, 4053
Canal de Welland, 3468
Canalisation du Saint-Laurent, 1053, 1054, 2185, 3769
Canaux, crédits, 4797
Cataract Power Company, 308
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2184, 2821, 4002
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4287
Chemin de fer Caraquet et Gulf Shore, 771
Chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, 4055
Chemin de fer Saint-Jean-Québec, 1257, 1739, 2826
Chemin de fer Joliette and Northern, 1843
Chemins de fer et de la marine (Comité des), 221, 354, 770

Graham (L'hon. George Perry)—*Suite*
Chemin de fer de Rouyn, 4111
Concessions de bois à pâte, Manitoba, 4785
Crédit agricole, 773
Coût du service civil, 1637
Déficit d'énergie électrique de l'Ontario, 3834
Demandes de documents, 4785
Dette des chemins de fer nationaux, 1144, 2183
Détournement des eaux des Grands lacs, 585
Documents relatifs au canal Welland, 3941
Dominion Oxygen Company Limited, 4052
Edifice du National-Canadien à Toronto, 3726, 4352
Egalité des sexes en matière de divorce, 568
Elévateur à Prince-Rupert, 3504
Embranchement Avonlea, 2745, 2889
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2862, 3312
Embranchement Centreville-Andover, 2973
Embranchement China-Clay, 3729, 3853
Embranchement Kamloops-Kelowna, 355, 649
Embranchement du réseau de l'Etat, 773, 1993, 2740
Embranchement de Rouyn, 1283, 2444
Embranchement de Sumnybrae et Guysborough, 4235, 4292, 4473
Embranchement Turtleford, 2741, 2853, 3309
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4230
Envoi de bétail par la marine marchande, 1146
Expédition d'essai de charbon de l'Alberta dans l'Ontario, 5019
Exploitation des chemins de fer Nationaux, résultats, 282
Exportation d'énergie électrique, 3266, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3835, 4243
Exposé annuel des chemins de fer Nationaux, 2880
Farrel (Docteur Edward), 2579
Fisher (John R.), 2876
Frets maritimes, 354, 1043, 1110, 1630
Frets du National-Canadien, 1630
Grandes routes, subventions au Nouveau-Brunswick, 285
Grandes routes, Ontario, 772, 1093, 1333, 2738, 2853
Gratifications aux fonctionnaires du Grand-Tronc, 2765
Gaston (M Georges A.), 4350
Haileybury, salle publique, 4282
Havre de Port-Nelson, 772
Hôtel Scribe, 1046
Houillères de l'Alberta, 1635, 4614, 4784
Houille pour le National-Canadien, 1143
Immeuble Manuel à Ottawa, 3941

Graham (L'hon. George Perry)—*Suite*
Immigration, trois agences de recrutement, 4182, 4183
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3945, 5046
Indemnité aux employés des chemins de fer, 4051
Indemnités aux employés du National-Canadien, 3833
Inspection de l'électricité et du gaz, 3207
Instruction des cadets, 4845
Jugement de la Cour Suprême, accord du Pas du Nid-de-Corbeau, 545
Leamington, brise-lame, 3428
Loi d'accise, 4512
Loi des chemins de fer, 3528, 4428
Loi électorale, projet de modification, 352
Loi électorale, 4579
Loi de finances, 5041
Loi des fruits, 4119
Loi des grains, 4736
Loi des pensions du Service civil, 5049
Loi des plantes-racines potagères, 3037
Loi relative aux prix de transport, 3940
Loi du Service Civil relativement aux employés des postes, 4001
Loi de vérification, 5049
Messageries du National-Canadien (Trois-Pistoles), 2877
Mineurs du Cap-Breton, 4571
Manitoba and Northwestern (Cie de chemin de fer), 898
Marconi Wireless (Cie de télégraphe), 2424
Marchandises transportées à Portland, 307
Marine (La) de l'Etat et le charbon des Etats-Unis, 1399
Marine marchande, 280, 547, 645, 896, 1254
Matériel roulant du réseau National, 282, 2184, 3016
National-Canadien et Township de Neebing, 4109
Nipissing Central Company, 2185
Nomination au Conseil Impérial, 4661
Pacte de sécurité, 4571
Pensions (Rapports sur la loi des), 547
Pensions des cantonniers du National-Canadien, 4916
Personnel de la Chambre, 4784
Pétrole (Le) de Wainwright et les chemins de fer nationaux, 3969
Pompes à incendie du National-Canadien, 1255
Port de Québec, 3882
Poste de T.S.F., chemin de fer National-Canadien, 1631
Postes d'émission du National-Canadien, 2047, 4110
Prix de transport par chemin de fer, 3885
Programme législatif, 3473

Graham (L'hon. George Perry)—*Suite*
Projet de loi relatif aux chemins de fer, 3463
Publication des lois, 3479
Radiation de deux projets de loi, 3765
Radiotéléphonie (La) et le chemin de fer National, 406
Recette du National-Canadien, trafic des marchandises, 1280, 1398
Recette des chemins de fer, 3581
Recettes et dépenses du National-Canadien, 3831
Règlement de la Chambre (Revision du), 426, 4614
Règlement des dettes de guerre, 2915
Remboursement des frais de divorce, 4704
Renseignements, chemin de fer national, 406
Rente viagère à M. Fielding, 4944
Réponses aux questions, 773
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 523
Revision du Règlement de la Chambre, 3835
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 308, 506, 591, 772, 1054, 1333, 1622, 1636, 1638, 1739, 2051, 2401, 2121
Routes rurales, 1145
Séances du matin, 4226
Séances du mercredi, 3834
Secours à un employé du réseau National, 3018
Secrétaire particulier adjoint, 3006
Service radiotélégraphique, 2966
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3521
Statistique relative au National-Canadien, 2765
Tarifs des chemins de fer, 3018, 4054
Tarifs-marchandises, 1094, 3154, 3271, 4942
Tarifs des montagnes, résolution, 437
Tarif de transport des bestiaux, 4291
Taux de transport des chemins de fer, 3835
Terminus d'Halifax, 2605
Terrain de golf, Minaki, 510
Terrain de golf, Parc Jasper, 510
Terrain du National-Canadien, 2764
Tonnage des marchandises transportées par le National-Canadien, 2579
Toronto Terminals Railway Company, résolution, 540, 1094, 1283, 3463, 3530
Traitements, chemins de fer nationaux, 411, 650, 908, 1146, 3015, 3270
Traité avec l'Australie, 4635
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 702
Traité avec les Pays-Bas, 3168
Transbordement des marchandises sur les chemins de fer nationaux, 3725
Transports effectués par le National-Canadien, 2047

Graham (L'hon. George Perry)—*Fin*
Transport des fonctionnaires sur les chemins de fer de l'Etat, 1257, 1339
Transport gratuit sur les chemins de fer nationaux, 2050
Transports de machines de la Rivière du Loup à Saint-Malo, 3466
Transport de produits par le National-Canadien, 1142
Traverses créosotées pour le National-Canadien, 3468
Vote transférable, 539
Wagons particuliers sur le National-Canadien, 2441, 2764, 2877, 2580
Wagons vides du National-Canadien, 1398

Greene (Edgeworth), brevet, 978, 1223, 1481

Grenon (A.-V.), 1147, 2445

Grimmer (Robert Watson) Charlotte (N.-B.):
Machines de conserveries, 901, 1516
Permis relatif à une échelle à poissons à Grand-Manan, 4611

Guenet (Alfred), 2915

Guthrie (L'hon. Hugh) Wellington-Sud:
Droit d'auteur, 343
Elections, projet de loi, 352
Fait personnel, 4612
Fonds des cantines, 774
Home Bank, projet de loi, 4756
Loi électorale, 4882, 4960
Radiation d'une inscription du Compte rendu (discours du trône), 142
Services de levés et de génie, leur groupement, 4803
Traitements, etc., (Poste), 228

Halbert (Robert Henry) Ontario-Nord:
Comité sur les frets maritimes, 1694

Hammell (William James) Muskoka:
Blind River, entrepôt, 3417
Budget, 2080
Honey Harbour, quai, 5039
McGibbon (Dr Peter), 1960

Hanna (Charles E.) Hastings-Ouest: Discours du trône, 9

Hanson (Richard B.) York-Sunbury:
Baie de Saint-Pierre, brise-lames, 3672
Barrage sur la rivière Ottawa, 4278
Beaver (Port de), 3673
Black Harbour, 3673
Budget, 2199
Bureau de la Statistique (crédits), 3190
Brevet Edgeworth Greene, 1482

Hanson (Richard B.)—*Fin*
Campbellton, réparation au quai, 3674
Chemin de fer Joliette and Northern, 1843
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 1257
Code criminel, 411
Cole's Point, réparation au quai, 3675
Commission du port de Québec, 3626
Conseiller économique du département de l'Intérieur, 3297
Défense nationale, personnel, 3273
Différends industriels, 3138, (crédits), 3765
Dipper Harbour, réparations au brise-lames, 3675, 3676
Embargo sur les pommes de terre, 1012
Embranchement Sunnybrae-Guysborough, 4237
Employés des postes, 3728
Entomologie, crédits, 3249
Escuminac, améliorations au port, 3677, 3678, 3679, 3680, 3681, 3690, 3691, 3692
Expédition de poisson aux Etats-Unis, 906
Exportation de l'énergie électrique, 4241
Fermes expérimentales, 799
Fonds des cantines, 780
Frais d'administration (Finances), 4120
Frais d'administration (R.C.S.), 4215
Immigration, 4143
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3949
Loi de la Cour suprême, 3736
Loi des douanes, 3759
Loi sur l'industrie laitière, 3611
Loi sur les revenus de guerre, 3317
Loi du service civil relative aux employés des Postes, 3886
Margaree Fish Association, 1515
Maysville, échelle à poisson, 3887
New London, améliorations au port, 3668
Nouveau-Brunswick, exploitation géologique, 3241
Quai de Kempt Head, 1514
Quai de Matane, 2580, 2879, 3726
Quai de la traverse de Ross, 1539
Relevés hydrographiques, 2962
Service de vapeur entre Québec ou Montréal et Gaspé et la rive sud, 4026
Souris, réparation au brise-lames, 3671
Tignish, brise-lames, 3672, 3673
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 702
Traitements des employés des chemins de fer nationaux, 650, 1146

Harris (Joseph Henry) York-Est:
Auditeur général, 4928
Budget, 2059
Chemins de fer Nationaux, immeuble à Toronto, 4927
Commission du port de Toronto, 2851

Harris (Joseph Henry)—*Fin*
Edifice public, Stouffville, 4949
Fonds des cantines et pensions militaires, 591, 592, 1479
Frais de déplacement de fonctionnaires, 1400
Loi d'établissement des soldats, 3538
Loi des pensions, 2831
Reclassement du personnel, 4944

Healy (Albert Frederick) Essex-Nord:
Canal de Welland, 4821
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4528
Essex Terminal Railway Company, 4742

Henshaw (M.), 2879

Hickey (Peter), 1739

Hocken (Horatio Clarence) Toronto-Ouest:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 315
Budget, 1591
Cabotage (Règlements canadiens du), 539
Commission du service civil, 957
Convention avec la ville d'Ottawa, 3743
Décorum de la Chambre, 3943
Discours du trône, 202
Droit d'auteur, 344
Emploi de machines par l'administration postale, 227
Expédition Stéfansson, 3582
Immigrants sans emploi, 1409
Indemnité des déposants de la Home Bank, 3154, 3946
Industries riveraines du National-Canadien, 1862
Loi sur le divorce, 3856
Nominations dans le service civil, 748, 1011
Paris de courses, 660, amendement, 695
Personnel administratif, 844
Prime aux industries, 598
Service des nouvelles, 613
Terre-Neuve et la négociation du traité avec les Antilles, 4707
Traducteurs, 3470

Hodgins (Archie Latimer) Middlesex-Est:
Bons non imposables, 407
Budget, 2171
Fermes expérimentales, 822
Indemnités aux déposants de la Home Bank, 223

Hoey (Robert Alexander) Springfield:
Baie Saint-Paul, ouvrages de protection, 3711
Budget, 1843
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2769
Eloge de M. Drummond, 3462
Exportation aux Etats-Unis de bétail canadien, 391

Hoey (Robert Alexander)—*Fin*
Fermes expérimentales (crédits), 807
Hall et Irvine, indemnité, 5010
Immigration, coordination des services, 4178
Loi des chemins de fer, 4457
Loi des grains, 4710
Loi d'établissement des soldats, 3576
Loi du ministère de l'Immigration, 3184
Loi sur le divorce, 3865
Port de Québec, 3626, 3874, 4109
Prime aux industries, 602
Séances du mercredi soir, 3407
Tarif des marchandises, 4298
Terminus de Port-Nelson, 4806
Traité avec l'Australie, 4761
Traité avec la Finlande, 3164
Vote transférable, 4056

Home Bank:
Indemnité aux déposants, 86, 223, 225, 1094, 2971, 3154, 3727, 3943, 4010, 4057, 4228, 4352, 4705, 4739, 4865, 4887, 4953, 4961, 5041

Hopkins (Edward N.) Moose Jaw:
Bureau de télégraphe d'Assiniboïa, 2306
Embranchement Avonlea, 3860
Remboursement des droits sur un bill, 4421

Hubbs (John) Prince-Edward:
Appartements au Château Laurier, 3125
Dragage du port de Vancouver, 3941
Traité avec l'Australie, 4776

Hudson (Albert Blellack) Winnipeg-Sud:
Budget, 1967
Chemin de fer de Calgary et Fernie, 4287, 4527, 4743
Recettes des chemins de fer, 3581
Préemption et chemin de fer de la baie d'Hudson, 3468
Tarifs des marchandises, 4304
Traités et conventions, 224
Transport des grains et le Pacifique-Canadien, 907
Transport des grains et le Canadien-National, 907

Hughes (James J.) King (I. P.-E.):
Approvisionnement de houille, 1197
Budget, 1557
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2788
Dépenses pour fins militaires, 3283
Egalité des sexes (divorce), 561
Loi des grains, 4722
Loi des viandes et conserves alimentaires, 3480

Hughes (James J.—*Fin*
Pensions à la vieillesse, 4421
Souris, brise-lames, 3670
Tarifs des marchandises, 4340

Humphrey (Levi William) Kootenay-Ouest:
Assainissement des platières Kootenay, 3271
Budget, 2051
Fonds des cantines, 783, 1501, 1527
Loi des chemins de fer, 4446
Loi électorale, 4543, 4897
Minerais, analyse et appréciation, 3221
Pertes dues aux perturbations du change, suite de la guerre, 4862
Région fruitière de Crescent, 372
Tarifs des montagnes, résolution, 457

Hunt (A. B.) Compton:
Budget, 2114

Hunt (Walter C.), Lettres de remerciements, 3073

Immigration et Colonisation:
Administration, 4838
Agents, 407
Appointements, 3382
British (La) Empire Steamship Company et la main-d'œuvre chinoise, 1513
Conférence sur l'Immigration, 906
Crédit agricole et établissement des soldats, 285, 4571
Crédits de l'Immigration, 906
Dépense casuelle et générale, 4142
Dépenses relatives à l'Immigration, 646, 4422
Emigration vers les Etats-Unis, 3015
Etablissement des soldats au Manitoba, 2246
Etablissement agricole des soldats, 4614, 4945
Henshaw (M.), 2879
Immigrants agricoles, 1636
Immigrants arméniens, 3469
Immigrants asiatiques, 515, 2045
Immigrants (Etat concernant les), 897
Immigrants japonais, 281
Immigrants renvoyés, 222, 649
Immigrants sans emploi, 1403
Immigrants sur les terres, 907
Immigration projetée, 1397
Loi concernant le ministère de l'Immigration et de la Colonisation, 3013, 3179, 3277
Main-d'œuvre parmi les immigrants, 3727
McDonald (Mlle), 2879
MacDonnell (R. P.), 904
Passage payé à certains immigrants, 3379
Permis aux immigrants, 1093
Placement agricole des soldats, 4797
Restaurant à Québec, 649
Statistique d'immigration, 1540, 4422

Immigration et Colonisation—*Fin*
Terres de soldats, nouvelle estimation, 907, 1638, 1769, 3155
Viaduc de Toronto et l'immigration, 1703
Wembley (Exposition de), 1145

Intérieur:
Approvisionnement de houille, 1188
Brevet de la Concrete Surfacing Machinery Company, 4024
Brevet de Walter W. Williams, 1357, 1482
Brevet de Edgeworth Greene, 1481, 3909
Canal Sanitaire de Chicago, 4232
Colons soldats, 1517
Commission d'établissement des soldats sur les terres, 1637
Compagnie John E. Russell (brevet), 4492
Compensation à la commission du chemin de fer T. & N.O., 4067
Concession de bois à pâte, Manitoba, 3943, 4055, 4570, 4707, 4785
Couvent d'Odonak, (combustible au), 522
Crawford (A. R.), 4081
Culture du blé, réserve des Pieds-Noirs, 903
Développement hydraulique dans l'Alberta, 3130
Divers crédits, 4993
Expédition Stefansson, 2606, 3582
Exploration des régions de l'Arctique, 4056
Explorations géologiques, 3239
Extraction du pétrole, 1960
Fabrication du coke, 4493
Forces hydrauliques, 4101
Fortier (L.-M.), 2307
Grenon (V.), 2445
Houillères de Drumheller, Rosedale et Wayne, 2185
Houillères de l'Alberta, 1635, 3727, 4291
Inondation au Yukon, 3772
Inspecteurs de homesteads, 1257, 1636
Keno City (Emplacement de), 1019
Loi des brevets, 1538
Loi des terres fédérales, 2736, 2866, 3040, 3184
Loi des territoires du Nord-Ouest, 3580, 3757, 4119
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2399, 2870
Mine, appointements, 1507
Mines et commission géologique, crédits, 3218
Observatoire fédéral à Ottawa, 4060
Parc des antilopes, 3379
Parc des bisons, Alberta, 308
Parcs et terres fédérales, 4088
Parcs nationaux, 4108
Pensions aux Abénakis, 748
Projet hydraulique des lacs Spray, 2766
Primes à l'extraction du pétrole brut, 2879

Intérieur—*Fin*
Protection des forêts, 1636
Protection du bois, arboriculture, etc., 4097
Quartz au Yukon (L'exploration du), 307, 540, 578, 4001
Réduction de traitement, 2247
Ressources naturelles, cession de leur gestion aux provinces, 411
Rivière de la Paix (Le bloc de la), 2766
Service topographique, 4063
Subvention à la Western Canada Irrigation Company, 4106
Terres à bois et pâturages, 4609
Terres de la compagnie de la Baie d'Hudson, 1018
Terres fédérales, règlement, 6
Topographie, 4096
Traitements, 3292
Translation des ressources naturelles, 1864, 4424
Tremblement de terre, 896, 1198, 1153
Troupeau de bisons au Yukon, 2307
Vente de la houille canadienne, 2440
Yukon, le commissaire de l'or, 223
Zone minérale du Pas, 1400

Iron Age, 47

Irvine (William) Calgary-Est:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 324
Appel au Règlement, 4899
British Consolidated Insurance Company, 3100
Budget, 1946, 1961
Canal de Welland, 4821
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4527
Chômage à Calgary, 548
Commission d'établissement des soldats sur les terres, 1637, 3528
Commission du port de Québec, 3650 (avance de fonds), 4049
Conférence internationale du Travail, 4906
Crédit agricole, 4867
Différends industriels, 3766
Elections générales, 4953
Employés des postes, 3728
Emprunt de $164,000,000, 4004
Enquête relative aux frets maritimes, 4988
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4230
Etablissement agricole des soldats, 4616
Frets maritimes, 1125
Frontière du Rhin, 3943
Gazette (La) du Travail, 1253
Gouverneur (Le) général, 4285
Henshaw (M.), 2879
Immigrants agricoles, 1636
Immigration projetée, 1397
Immigrants sans emploi, 1443

Irvine (William)—*Fin*
Immigrants sur les terres, 907
Immigration, 4150
Indemnité aux employés des Postes, 2878
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 1094, 3950, 4705
Indemnités de guerre, 4508
Instruction des cadets (crédits), 4849
Loi d'établissement des soldats, 3562
Loi électorale, projet de modification, 347
Loi électorale, 187, 3155, 3526, 4537, 4581, 4897, 4956
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3585
Loi des grains, 4692
Main-d'œuvre parmi les immigrants, 3727
McDonald (Mlle), 2879
Mineurs du Cap-Breton, 503, 708, 1332, 4187, 4612
Pension de vieillesse, 592, 958, 1905, 2734, rapport, 4413
Projet de loi de la Home Bank, 4742
Règlement de la Chambre (Revision du), 413, 4614
Remboursement de frais de divorce, 4704
Rideau Hall, 4285
Sécurité (La) et l'Allemagne, 3474
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3524

Jacobs (Samuel Willam) George-Etienne-Cartier:
Budget, 2343
Code criminel, 3991
Emprunt de $164,000,000, 4007
Exportation de l'énergie électrique, 3366, 3369, 3370, 3371
Fait personnel, 3528
Gazette (La) du Travail, 1249
Gouvernement (Le) anglais et le bétail canadien, 4866
Instruction des cadets, 4852
Loi de tempérance, 4789
Loi du ministère de l'Immigration, 3180, 3183
Mineurs du Cap-Breton, 4785
Pétitions, fret maritimes, 1011
Remboursements de droits, 3527
Représentant canadien aux Etats-Unis, 3271, 4708
Traité avec l'Australie, 4774
West Virginia Pulp and Paper Company, 1481

Jelliff (Lincoln Henry) Lethbridge:
Canal de Welland, 4820
Crédit agricole, 903, 4878
Embranchement Avonlea, 2746

Jelliff (Lincoln Henry)—*Fin*
Gisements métallifères des montagnes Rocheuses, 3225
Inspection de l'électricité et du gaz, 3203
Loi des animaux de ferme et leurs produits, 2977
Loi des grains, 632, 4588, 4679, 4730
Prince-Rupert, construction d'un élévateur, 4986
Tarif douanier, 3096

Johnston (J. Fred.) Last Mountain:
Budget, 1705
Manitoba and North Western Railway Company, 1356
Question de privilège, 2242, 2700
Santé des animaux (crédits), 884
Tourbe (Exploitation de la), 1510
Vacances de Pâques, 1333

Jones (George Burpee) Royal (N.-B.):
Bateau passeur à Cross-Point, 2049
Budget, 2654
Bureau de poste à Big-Beach, 1638
Bureau de poste à Campbellton, 1144
Bureau de poste à Dalhousie, 1144
Edifice public de Hartland, 1399
Farrell (Docteur Edward), 2579
Fisher (John R.), 2876
Nominations dans Restigouche-Madawaska, 412
Quai à Lockeport, 2307
Quai à Matane, 408, 1515
Quai de Mott (N.-B.), 904, 1632
Transport des fonctionnaires sur les chemins de fer de l'Etat, 1257, 1339
Traverse Cross-Point-Campbellton, 1399

Justice:
Achats de charbon du district militaire n° 10, 1626
Adolescents dans les pénitenciers, 4423
Coalition des commerçants de fruits, 3217
Code criminel, 109, 346, 539, 771, 1279, 3983, 4190, 4232, 4961
Cour Suprême (loi), 546
Divers crédits, 5023
Droit d'auteur, 86, 1043
Employés des pénitenciers du Canada, 4227
Gendarmerie à cheval, pensions, 139, 832
Inspecteur de pénitencier, 2308
Juge Coderre (L'hon.), 1399
Loi criminelle, 3525
Loi de la Cour Suprême, 3735, 3770
Loi de la preuve, 1198, 3744
Loi de la Royale gendarmerie à cheval, 3035
Loi de faillite, 1398, 3131, 3527, 4115

Justice—*Fin*
Loi des prisons et maisons de réforme, 4226, 4499
Loi de tempérance, 224, 3032, 3471, 4233, 4789
Loi du service militaire, 3602
Loi relative aux services administratifs, 2183
Loi sur le divorce, 3835
Modification de la loi des banques, 1140
Nomination de juges, 4608
O'Leary (Michael), V.C., 2761
Paris clandestins, 549
Pénitencier de Dorchester, 2047
Pénitencier de Stoney Mountain, 746
Publication des lois, 3479
Rapport du colonel Machin, 4053
Réforme pénitentiaire, 1258, 4422
Smith (Cecil R.), 3728
Traitements, 3741
Vétérans dans les pénitenciers, 4423

Kay (William Frederick) Missisquoi:
Agriculture, rapport, 771
Loi des grains, rapport, 4348
Remboursement des frais d'un bill privé, 4953

Kelly (Fenwick Lionel) Cape-Breton-Nord, (N.-E.): Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 504

Kellner (Donald F.) Edmonton-Est:
Appel au Règlement, 4020
Approvisionnement de houille, 1194
Bureau de la commission d'établissement des soldats à Edmonton, 4422
Chemins de fer, projet de loi, 404
Crédits de l'Immigration, 906
Demande de renseignements, 1961
Dragage dans les Provinces maritimes, 4041
Edifices fédéraux d'immigration, 4476
Edifice publics, Ottawa, 4517
Elévateur à Prince-Rupert, 3506
Escuminac, 3678
Etablissement de soldats sur la réserve du lac La Selle, 3267
Expérience de déshydratation, 383
Fort-Resolution, 3939
Fort-Smith, 3939
Frets maritimes, 1312
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1699
Honey-Harbour, 3423
Immigrants sans emploi, 1433
Impression des documents parlementaires, 3501
Ingénieur topographes, 3463

Kellner (Donald F.)—*Fin*
Loi des animaux et de leurs produits, 2977, 3753
Loi électorale, 4555
Loi des territoires du Nord-Ouest, 3758
Loi sur les revenus de guerre, 3108
Parc des bisons, Alberta, 308
Réserve du lac La Selle, 2184, 2247, 3726
Rétablissement des soldats à Edmonton, 3726
Service topographique, 4064
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 504
Tarif douanier, 3082
Tarif des montagnes, réduction, 441
Transbordement des marchandises sur les chemins de fer nationaux, 3725
Travaux d'hiver, conférence, 1053

Kennedy (Donald M.) Edmonton-Ouest:
Budget, 2688
Criblures des élévateurs, 905
Développement hydraulique dans l'Alberta, 3130
Edifice du parlement, Ottawa, 4515
Elévateur à Prince-Rupert, 3512
Explorations géologiques et explorations topographique, 3241
Fort Vermillon, poste de T.S.F., 3002
Frets maritimes, 1366
Immigration, subventions aux associations, 4159
Loi des chemins de fer, 4430
Loi électorale, 4556, 4578, 4897
Loi sur les revenus de guerre, 3317
Owen Sound, dragage, 3434
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 308, 591, 772, 897, 1054, 1638, 1739, 2051, 2121, 2400
Tarifs des marchandises, 4395
Tarifs des montagnes (résolution), 430
Taux de transport des chemins de fer, 3835
Télégraphes, recettes et dépenses, 413
Traverses créosotées pour le National-Canadien, 3468

Kennedy (John Wilfred) Glengarry-Stormont:
Classement des produits laitiers, 235, 236, 238, 239, 241, 245
Coalition des commerçants de pommes de terre, 1635
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3947
Loi des élections, 4571
Pensions du personnel T. P., 793, 794, 795, 796
Service téléphonique, 4476
Standardisation de la crème glacée, 1282
Tarif douanier, 3076
Tour du Parlement, 4513

King (L'hon. James H.) Kootenay-Est):
Appointements, Travaux publics, etc., 792, 835
Baie Burgoyne, réparation au quai, 4031
Bamfield-Est, réfection du quai, 4031
Bateau passeur à Cross Point, 2049
Beaumaris, réparation au quai, 3407
Budget, 1786
Bureau de la commission d'établissement des soldats à Edmonton, 4422
Bureau de poste de Campbellton, 1144
Bureau de poste de Dalhousie, 1144
Bureau de poste de Moncton, 1541
Bureau de poste de Prince-Rupert, 648
Bureau de poste de Shédiac, 646
Bureau de poste de Saskatoon, 648
Bureau de poste de Vancouver, 3129, 4354, 4422
Bureau du Gouvernement à Toronto, 3603, 3666
Bureau de télégraphe d'Assiniboïa, 2306
Cale sèche Champlain à Lauzon, 1254
Cale sèche (Esquimault), 648
Canal Nettey, 3379
Carillon de la tour du Parlement, 2184
Casquettes des hommes d'ascenseurs, 1635
Celista, quai, 4031
Coalitions (Enquête sur les), 748
Commission du port de Québec, 3639
Convention avec la cité d'Ottawa, 3603, 3741, 3869, 4422
Construction de bureaux de poste, 1257
Division de l'architecture, 4048
Dragage à Malagash, 1017
Dragage du port de Vancouver, 3941
Edifice public de Hartland, 1400
Edifice public à Vancouver, 1635
Edifice public à Bouctouche, 1738
Edifice public de Richibouctou, 1399
Elévateur à Prince-Rupert, 3507
Emplacement d'un édifice public à Lorette-ville, 3581
Ferme expérimentale d'Ottawa, 1515
Fête (La) de l'Empire et le drapeau sur les édifices publics, 3472
Fleuve Colombia à Revelstoke, 4031
Georgetown (I.P.-E.), réparations du hangar, 3667
Grande-Rivière (Le port de), 221
Immeuble, Edmunston, 748
Indemnité des déposants de la Home Bank, 3975
Inondations au Manitoba, 4355
Ligne de téléphone des lacs Oosta, François et Burns, 4045
Ottawa, édifices publics, 4513
Port de Matane (Améliorations au), 223
Ports et rivières en général, 3667, 3903
Protection du fleuve Fraser, 3940

King L'hon. James H.)—*Fin*
Quai du cap Cocagne, 1257
Quai de Dartmouth, 1144, 1540
Quai Harris, 2305
Quai de Kempt Head, 1514
Quai de la traverse de Ross, 1539
Quai Lockeport, 2307
Quai de Matane, 408, 1515, 2580
Quai de Motts (N.-B.), 904, 1633
Quai de Pierreville, 1017
Quai de Sheet Harbour, 2581
Question de privilège, 3942
Rivière Sainte-Marie, 1540
Rivière Ottawa, entretien et fonctionnement des écluses, 4277
Tarifs des marchandises, 4343, 4382
Tarifs des Montagnes, résolution, 456
Travaux de la Chambre, 746
Travaux publics, Manitoba 4473
Traverse Cross-Point, Campbellton, 1399

King (John Warwick) Huron-Nord:
Budget, 2217

King (Le très hon. W. L. Mackenzie) York-Nord:
Accord Anglo-Allemand, 1542
Achats d'autos, 908
Achats de charbon, district militaire n° 10, 708
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 333
Affaires de la Chambre, 3765, 4059, 4114
Affaires extérieures, appointements et dépenses casuelles, 3821
Ajournement de la Chambre, 954, (Ascension), 3159, 5058
Appointements, Immigration, 3387
Archives, crédits, 5028
Assurances maritimes, 4354, (rapport), 4703
Automobiles du Gouvernement, 903, 4955
Avis de motions, 1333
Barrage de Morrisburg, 352
Blé moulu en douanes, 649
Budget, 2623
Bureau du Gouvernement à Genève, 1581, 1625
Canal d'assainissement de Chicago, 355, 3325
Canalisation du Saint-Laurent, 2122
Captivité du docteur Béland, 3470, 4424
Chemin de fer National à Rouyn, 1198
Chômage (Conférence du), 353
Coalition dans le commerce des fruits, 309
Comité de sélection, 2
Comité spécial des frets maritimes, 1640, 1686
Comités permanent, 708
Commission de régie interne, 3

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Commission du service civil, 957
Conférence provinciale, 3268
Convention avec la ville d'Ottawa, 3743
Convention tripartite de Saint-Jean, 4353
Crawford (A. R.), 4086
Crédit agricole, 903, 1767
Demande de documents, 2246, 4114, 4955
Démission du Solliciteur général, 3406
Députés décédés, éloge, 3
Détournement des eaux des Grands lacs, 586
Deuil de M. l'Orateur, 6
Développement hydraulique dans l'Alberta, 3130
Développement hydraulique du fleuve Saint-Jean, 3272
Discours du trône, motion, 2, 23
Drapeau national, 4351, 4611
Droit d'auteur, comité, 510
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3465
Edifice public à Vancouver, 1455, 1625
Egalité des sexes en matière de divorce, 540, 3217
Election fédérale, 1640
Elévateur Spillers, 651, 3217
Elévateurs à grain, 899
Eloge de M. Drummond, 3461
Eloge de M. Hunt, 2761
Eloge de M. Thompson, 3266
Emendation du Compte rendu, 2245
Emprunt de $164,000,000, 3734
Enquête sur le grain, 139, 186
Evacuation de la zone de Cologne, 355
Explication à propos de crédits, 3481
Exportation de l'énergie électrique de Carillon, 3327, 3328, 3331, 3334, 3336, 3337, 3338, 3339, 3377, 3378
Exportation de grain, 410
Exportation d'énergie électrique, 405, 3265, 3324, 3474, 3727, 4263-4267, 4269, 4272
Exposé budgétaire, question, 1333
Fabriques de chaussures, 408
Fermes expérimentales, constructions, 4473
Fête du roi, 3726
Fonctions de Solliciteur général et le ministre de la Justice, 4613
Fort-Résolution, quai, 3938
Frets maritimes, 110, 138, 186, 725, 894, 955, 958, 962, 1043, 1093, 1205, 1378, 1516, 1542, 4354, 4412
Frontière du Rhin, 3943, 4002, 4057
Fusionnement des chemins de fer, 4954
Fusion politique, 957
Gouvernement (Le) et les brasseurs, 3407
Heure d'été, 2246
Home Bank, 86, 223, 225, 1094, 2971, 3155, 3958, 4752, 4865, 4887, 5041

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Ile Wrangel, 3017
Immigrants, 897
Immigration asiatique, 2046, 3528
Immigration Japonaise, 281
Impôts de vente (Remises d'), 647
Impôts fédéraux et provinciaux, 902
Impôt sur le revenu et les fonctionnaires du Yukon, 3886
Inondation au Yukon, 3272
Inspection de l'électricité et du gaz, crédits, 3206
Iron Age, 47
Loi de finances, provisoire, 1199, 5041
Loi de naturalisation, 2246
Loi des chemins de fer, 4424
Loi des compagnies de prêt, 3769
Loi des douanes, 3176, 3762
Loi des grains, 1517, 3131
Loi des fruits, 4190, 4292
Loi du service civil, 3472
Loi électorale, 3155, 4554, 4577, 4879, 4889, 4957, 5049
Loi sur le droit d'auteur, 4112
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, 4352
Mercredi des cendres, 404
Merger de compagnies d'exploitation hydraulique, 4112
Mineurs du Cap-Breton, 708, 956, 1054, 1283, 1331, 1518, 1638, 1640 2508, 2971, 4353
Motion au sujet du budget, 1473
Mutation dans le comité des élections, 3769, 3939
Mutation dans la composition des comités, 3885
Naturalisation (Loi de), 591, 896
Nomination au conseil impérial, 4661
Nominations dans le service civil à Toronto, 1637
Ordres de la session (1924), 1140
Ordres pour dépôt de documents, 1332
Pacte de sécurité et l'Allemagne, 3474, 4705, 4822
Pensions de vieillesse, 409, 2733, 4424
Pensions militaires, 648
Pensions (Rapport sur la loi des), 548
Permis de pêche, 1639, 1704
Poste rurale, 1739
Prêts agricoles, 1703
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Priorité accordée au bill n° 4, 4054
Prolongation des fonctions du Gouverneur général, 4187
Protocole de Genève, 223, 1044
Quartz au Yukon (L'exploitation du), 540
Question de privilège, 3380
Radiation d'une inscription de Compte rendu au sujet du discours du trône, 140

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Reclassement du personnel, 2876
Réforme du Sénat, 4423
Règlement de la Chambre (Prévision du), 417, 746
Remboursements de droits, 3527
Rente viagère au docteur Saunders, 590
Renvoi d'un projet de loi (Postes), 578
Représentants canadiens aux Etats-Unis, 3271, 4708
Représentation de Terre-Neuve aux négociations entre le Canada et les Antilles, 4707
Ressources naturelles de l'Ouest, 411, 642
Revision du tarif, 3794
Routes (Grandes), 709
Sans-travail (Secours aux), 353
Séances de l'Ascension et de la fête Victoria, 3582
Séances des comités, 4412, 4421
Séances du lundi, 2826
Séances du matin, 4186, 4288, 4421, 4496
Séances du mercredi, 186, 1048, 3407
Service de la poste rurale, 3130
Singapour (Base militaire de), 224, 285
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 473
Smith (Cecil R.), 2879
Société des Nations, délégation, 1198, crédits, 5029
Solde de la troupe permanente, 4785
Statut du Canada, 3582
Stone et Smithson (L'entreprise de), 648
Taxe sur l'essence, 646
Taxe sur les ventes, remboursement, 900
Tarif (Représailles en matière de), 896
Taux d'assurances maritimes, 3407, 3472
Terres des soldats, 2122, 2916
Traité avec l'Australie, 2073, 2244, 2444, 3017, 4762
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 697, 4500
Traité avec les Etats-Unis, délimination des frontières, 2725
Traité avec les Etats-Unis, narcotiques, 353, 706
Traité avec les Etats-Unis, lac des Bois, 2730, 2827
Traité des Sept puissances, 1639
Traité pour la chasse pélagique du phoque, 3582
Traités internationaux, 545
Traités (Ratification de), 506
Traitements, Marine et Pêcheries, 509
Tremblement de terre, 1198
Troubles en Chine, 4613
Tribu indienne des Piégans, 4953

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Fin*
Vacances de Pâques, 1333, 1699
Viaduc de Toronto et l'immigration, 1703
Vote transférable, 309, 1199, 3916, 4056, 4497

Kirkwood (Henry James), 1331

Knox (Andrew) Prince Albert:
Budget, 2450
Canal Welland, 3468, 4816
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2766, 4002, 4288
Embranchement Avonlea, 2747
Essais de minerais, 3237
Etablissement agricole des soldats, 4620
Explorations géologiques dans la Saskatchewan, 3239
Fermes expérimentales (crédits), 810
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3036
Loi des grains, 3030
Personnel de la Commission d'Etablissement des soldats, 1256
Ports de douane, Saskatchewan, 3269
Santé des animaux, 881
Séances du mercredi, 1048

Kohl (Mme Anna), 3248

Kyte (Georges W.) Cap-Breton-Sud:
Appel du Règlement, 3427
Budget, 2099
Ports et rivières, dépenses, Provinces maritimes, 3689
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 486
Tarif douanier, 3088.

Ladner (Leon Johnson) Vancouver-Sud:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 321
Budget, 2411
Chenal du Saint-Laurent, 2981
Coalition dans le commerce des fruits, 309, 354, 1639, 2246, 3217,
Corps d'aviation de la Colombie-Anglaise, 3278
Chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, 4055
Commission du port de Québec, 3646
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3848
Egalité des sexes, divorce, 565
Emission de valeurs fictives, 1151
Escuminac, améliorations au port, 3693
Fête (La) de l'Empire et le drapeau sur les édifices publics, 3472
Fleuve Fraser, améliorations, 4034
Fonds de cantines, 1536, 1477, 2751
Frais d'administration, R.C.S., 4215

Ladner (Leon Johnson)—*Fin*
Frets maritimes, 1070
Immigrants sans emploi, 1423
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 4013
Industrie fruitière, crédits, 374
Industrie laitière, crédits, 244
Loi des épizooties, 3533
Loi des chemins de fer, 4427
Loi des grains, 4670
Loi des pensions, 2836
Loi d'établissement des soldats, 3577
Loi électorale, 4958
Loi sur les droits d'auteur, 4112
Loi sur les revenus de guerre, 3121
Loi sur l'industrie laitière, 3605
Naturalisation au point de vue de la Colombie, 3151
Paris de courses, 674
Personnel administratif, économies à réaliser, 849
Prime aux industries, 600
Question de privilège, 3942
Remboursement du droit antidumping, 4002
Revision du Règlement de la Chambre, 429
Tarif douanier, 3083
Tarif des marchandises, 4310
Tarifs des montagnes, résolution, 439
Tourisme dans la Colombie, publicité, 3300
Traité avec l'Australie, 3017, 4765
Traité avec la Finlande, 3164

Lafleur (E.) c.r., 1737, 3378

Lanctôt (Roch) Laprairie-Napierville:
Armée canadienne permanente, 1400
Budget, 1807
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3977

Lapierre (Edmond-Antoine) Nipissing:
Budget, 1893
Bureau du réseau de l'Etat à Sudbury, 908
Chemin de fer de Rouyn, 4111
Loi des grains, 4586
Loi électorale, 4563

Lapointe (L'hon. Ernest) Québec-Est:
Achats de charbon du district militaire nº 10, 1637
Acte de l'Amérique britannique du Nord, projet de modification, 299
Affaires de la Chambre, 4114
Appel au Règlement, 3022, 4473
Brevet Edgeworth Green, 1481
Brevet de Walter W. Williams, 1357, 1482
Budget, 2581
Chemin de fer de Rouyn, 4111

Lapointe (L'hon. Ernest)—*Suite*
Coalition des commerçants de fruits, 3277
Code criminel, 3983, 4190, 4232, 4961
Coderre (M. le juge), 1399
Commission des champs de bataille de Québec, 4498
Commission du port de Québec, 3627
Commission du port de Toronto, 2848
Commission royale relative aux grains, 4985
Demandes de documents, 4707, 4784, 4954
Dépenses casuelles de l'Immigration, 4142
Différends industriels, 3132
Doucet's Landing, dragage, 3127
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3466
Egalité des sexes en matière de divorce, 559, 3847
Enquête relative aux frets maritimes, 4987
Frets maritimes, correspondance, 833, 985, 1388
Gendarmerie à cheval, 139, 832
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1700
Home Bank, frais de justice, 4944
Justice (Ministère de la), appointements, 3741, 5023
Loi criminelle, 3525
Loi de faillite, 1398, 3131, 3257, 4115
Loi de la Cour suprême, 3735, 3770
Loi de la preuve, 1198, 3744
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3035
Loi des fruits, 4190
Loi des grains, 4607
Loi des prisons et maisons de réforme, 4226, 4499
Loi de tempérance, Nouvelle-Ecosse, 2766, 3032, 3471, 4233, 4789
Loi du ministère de l'Immigration, 3180
Loi du service militaire, 3602
Loi électorale, 4538, 4572, 4881
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2871
Loi relative au service administratif, 2183
Modification de la loi des banques, 1140
Nominations de juges, 4608
O'Leary (Michael), V.C., 2761
Paris clandestins, 549
Paris de courses, 690
Pénitencier de Dorchester, 2047
Pénitencier de Stoney Mountain, 746
Port de Québec, 3875
Projet de loi de la Home Bank, 4740
Protocole de Genève, 1045
Publication des Statuts, 2758
Rapport du colonel Machin, 4053
Revenu de la poste à Aldouane, 3130
Réforme pénitentiaire, 1273, 4422
Remaniement du service civil, 2971

Lapointe (L'hon. Ernest)—*Fin*
Remaniements et mutations dans le service civil, 2869
Salaires des employés des chemins de fer nationaux, 1147
Smith (Cecil R.) 2879, 3728
Symington (M.), honoraires, 5051
Taxe sur les amusements, 904
Taxe sur la gazoline, 904
Tempérance (Loi de), 224
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 700
Vote transférable, 3527, 4002

Lavigueur (Henri-E.) Québec Comté:
Budget, 2385
Commission du port de Québec, 3659
Criblures de grain, 3721
Restaurant des immigrants à Québec, 649

Leader (Harry) Portage-la-Prairie:
Budget, 2680
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2811
Code criminel, 4192
Comité sur les frets maritimes, 1699
Convention avec la ville d'Ottawa, 3742
Digues de la rivière Assiniboine, 3932, 3933
Etablissement agricole des soldats, 4620
Frais d'administration, Finances, 4136
Frets maritimes, 743
Industrie animale, 385
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture du Manitoba, 3252
Loi des élections, 4575
Loi des grains, 4695, 4710
Loi d'établissement des soldats, 3549
Loi sur les revenus de guerre, 3109
Parlement, éclairage, 4480
Port de Québec, 3879
Prime aux industries, 604
Santé des animaux, 875
Tarif de transport des bestiaux, 4290
Tarif douanier, 3097

LeSueur (Richard Vryling) Lambton-Ouest:
Budget, 2591
Exportation de l'énergie électrique, 4237-4241
Extraction du pétrole, 1960
Immigrants, recrutement, surveillance, 4176
Pétrole (Exploitation des puits de) dans Lambton et Kent, rapport Hume, 3231, 3232, 3241, 3242, 3244, 3245
Prime aux industries, 593

Lewis (Arthur John) Swift Current:
Blind River, dragage, 3408, 3410, 3411, 3415
Bons postaux, dépense et recette, 232
Budget, 2543
Code criminel, 4192

Lewis (Arthur John)—*Fin*
Discours du trône, 98
Edifice du Parlement, achèvement, 4515
Egalité des sexes en matière de divorce, 567
Embranchement Avonlea, 2861
Frais d'administration, R.C.S., 4225
Frets maritimes, 1089
Indemnités de guerre, 4508
Instruction des cadets, 4847
Loi des douanes, 3175, 3762
Loi électorale, 4581
Loi d'établissement des soldats, 3536
Loi sur les revenus de guerre, 3105
Paris de courses, 681
Port de Québec, 3872
Portage-la-Prairie, prolongement d'égout, 3935, 3936
Ports et rivières, Québec, 3902, 3903, 3904, 3906, 3907, 3908, 3909, 3910, 3917, 3918, 3919, 3920, 3928
Ports et rivières, en général, 3903
Réforme du Sénat, 929
Remboursement de droits sur un bill, 4421
Saskatchewan, dragage, 3937
Services de vapeur, 4019
Tarif douanier, 3082

Logan (Hance James) Cumberland:
Approvisionnement de houille, 1196
Budget, 1830
Différends industriels, 3137
Pension à la vieillesse, 4415
Perception des taxes, 4289
Ports et rivières du Nouveau-Brunswick, 3695
Question de privilège, 4491, 4492
Quorum du comité des comptes publics, 1767
Rectification, 1905
Service de renseignements commerciaux, 3068, 3069
West Virginia Pulp and Paper Company, 1356

London Mutual Fire Insurance Company, 3909

Lovett (Lewis Johnstone) Digby-Annapolis:
Commsision du service civil, 1626
Correspondance avec la commission du service civil, 3600
Gulliver's Cove, brise-lames, 3451
Industrie fruitière, crédits, 373
Paris de courses, 683
Service de vapeur entre St-Jean et les ports du bassin des Mines, 4028

Lovie (William James) Macdonald:
Avances aux soldats colons, 4939
Budget, 2571
Canal de Welland, 4823

Lovie (William James)—*Fin*
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2769
Industrie animale, 392
Journaliers de Winnipeg, billets à prix réduits pour ceux travaillant aux récoltes, 4902, 4903
Loi des grains, 619, 4709
Loi des élections, 4578
Prime aux industries, 609
Santé des animaux, 873
Service de vapeur entre Mulgrave et Guysboro, 4021
Subvention aux postes et paquebots, 4017

Low (L'hon. Thomas Andrew) Renfrew-Sud:
Assurances sur les élévateurs, 1634
Banque Nationale, 1281
Bureau cinématographique, 3492
Bureau de la Statistique, 3190
Bureau international des tarifs de douane, 3491
Canada is coming through, plaquette, 281
Cedar Rapids Power Company, exportation d'énergie électrique, 1738
Chaussures (Importation de), 643
Chaussures (Industrie des), 283
Chemin de fer National-Canadien, 1631
Clarke Steamship Company, 2878
Comité relatif aux prêts maritimes, 3942
Commerce avec l'Allemagne, 2605
Commission des grains, 647, 1142, 1143, 1630, 4995
Commission hydraulique d'Ontario et exportation de l'énergie électrique, 2777
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3482
Conserverie (Matériel de), 901
Criblures des élévateurs, 905, 4110
Distribution du rapport du recensement, 3154
Eaux gazeuses, 2604
Echantillons de blé déposés à Vancouver, 3129
Elévateur à Prince-Rupert, 3065, 3503, 4986, 4987
Elévateur d'Halifax, 643, 3056, 3057
Elévateurs du Gouvernement, 3049-3056
Enquête sur le grain, 958
Exportation de produits forestiers, 282
Exportation de l'énergie électrique, 2335, 3265 4056, 4355, 4424
Exportation des pommes de terre, 3580
Frets maritimes, 709, 958, 1139
Génération de l'énergie hydraulique, 747
Importations anglaises, 903
Importation de courroies en cuir, 2606
Importations de laine, 2606
Importations de verre, 1048
Impression des documents du Gouvernement, 3494

Low (L'hon. Thomas Andrew)—*Fin*
Inspection de l'électricité et du gaz, 3199
Impression des documents parlementaires, 3501
Inspection des poids et mesures, 3494
Inspection du blé, 2048
Laboratoire de recherches du Commerce, 644, 2605
Lafleur (E.), c.r., 1738
Lafleur (M.) et le contrat Petersen, 3378
Loi des grains, 616, 1383, 1635, 1649, 1703, 2827, 2915, 3018, 3131, 3273, 4582, 4708, 4955
Loi des primes à l'industrie du cuivre, 1739
Loi sur le poinçonnage de l'or et de l'argent, 3326
Marine marchande, 1254
Permis de réimprimer, demande, 411
Population des circonscriptions d'Ontario, 1632
Preston (W. T. R.), 1282, 2605
Prime aux industries, 592
Publications officielles en langue française, 2057
Publicité du Gouvernement dans les journaux, 1145
Puits à pétrole (Matériel à forer les), 906
Rapport du docteur Birchard, 1512
Rathbone (M.), 4866
Secours à la population des îles Sous-le-Vent, 3503
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3517
Services de vapeurs, 4018-4024
Service des nouvelles, 610
Statistique démographique, 1631
Subventions aux paquebots, 1958, 4015, 4983
Symington (M.), honoraires, 5051
Tarif de préférence britannique, 644, 1145
Trafic du chemin de fer National-Canadien, 1512
Taxe d'exportation sur l'énergie électrique, 4707
Trafic-marchandises productif des chemins de fer, 1280
Traité avec l'Australie, 2305

Lucas (William Thomas) Victoria:
Budget, 2031
Drawbacks, 1959
Fonctionnaires du ministère de l'Agriculture, 1014
Industrie animale, 395
Loi des grains, 4703, 4735
Loi électorale, 4883
Port de Saint-Jean, améliorations, 4520
Santé des animaux, 881
Tarif douanier, 3101

Macdonald (L'hon. Edward Mortimer) Pictou:
Achats de charbon (district militaire nº 10), 773, 1018, 1626
Artillerie Royale Canadienne, 1283
Borden (Colonel A.-H.), 4110
Camp Borden, 2308, 2335
Canal Welland, 4820
Champ de tir à Leger's Corner, 1399
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4528
Commission du port de Québec, 3641
Défense nationale, appointements, 3273, 4827
Dette publique, 904
District militaire nº 2, 1631
Embranchement Bengough-Willowbunch, 1453
Embranchement China-Clay, 3602
Embranchement Regina-Avonlea, 1454
Emeutes de Québec, 3017
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4229
Expédition d'essai du charbon de l'Alberta dans l'Ontario, 5017
Fonds des cantines, 789
Forme de la réponse donnée à une question, 1863
Frets maritimes, 1303
Fusionnement des chemins de fer, 4953
Gendarmerie (La) à cheval et la rébellion du Nord-Ouest, 3831, 4227
Gratification aux soldats, 3601
Guenet (Alfred), 2915
Immigration, 3396, 3397, 4173
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 5048
Indemnités de guerre, 4508
Instruction des cadets, crédits, 4838
Loi électorale, 4880, 4538
McKenzie (Collin), 1047
Mineurs du Cap-Breton, 4188
Mullins (Colonel H.-A.), 771
Obligations non imposables, 906
Pensions de la milice, 5015
Projet de la Home Bank, 4741
Protocole de Genève, 1045
Quilty (L'affaire), 3283
Rappel au Règlement, 3019
Rente viagère à M. Fielding, 4945
Statistique relative à la milice, 2440
Tarifs des marchandises, 4327
Tarifs des montagnes, résolution, 459
Timbres de quittances et chèques, 902
Tombes des soldats en France, 409
Vente d'immeubles, Défense Nationale, 2048

Macdonnell (R. P.), 904

Machin (Colonel H. A. C.), 3015, 3130

McKay (Matthew) Renfrew-Nord:
Crédit agricole, 4872

Mackinnon (Donald Alexander) Queens (I. P.-E.):
Budget, 1900, 1905

Maclaren (Murray) Saint-Jean-Albert:
Budget, 1888
Commission du port de Québec, 3640
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3490
Convention tripartite de Saint-Jean, 4353, 4422
Défense nationale, 3275
Echelles à poisson, 3888
Exposé annuel du National-Canadien, 2947
Fonds de cantine, 1480, 1525
Frais d'administration, R.C.S., 4219
Heure d'été, 2246
Immigrants sans emploi, 1432
Instruction des cadets, 4851
Léproserie de Tracadie, 3599
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3590
Loi des animaux de ferme et leurs produits, 2977
Loi des chemins de fer, 4429
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3861
Marchandises transportées à Portland, 307
Marine marchande, 279
Matériel roulant du National-Canadien, 2184
Nettoyage des rivières, 3888
Provinces maritimes et le tourisme, 3301
Prix de transport pour moissonneurs, 4903
Quarantaine de Saint-Jean, 3599
Royal Mail Steam Packet Company, 772
Tarif douanier, 3078
Taux d'assurance maritime, 3407, 3472, 4353
Traité avec l'Australie, 2305
Traité avec les Pays-Bas, 3167

Maclean (Alfred-Edgar) Prince (I. P.-E.):
Betterave (Expériences avec la), 3250
Beurre canadien sur le marché anglais, 242
Economie dans les travaux publics, 3685
Fonds de cantines, 1535
Huîtrières de l'île du Prince-Edouard, 1142
Loi des grains, 4606
Loi sur l'industrie laitière, 3620
Paris de courses, 664
Pêche du homard, 3894
Pêche de l'huître, 3894
Poisson des Provinces maritimes, 1018
Santé des animaux, 878

Maclean (William Findlay) York-Sud:
Acte de l'Amérique britannique du Nord (projet de modification), 285, 338
Budget, 2279
Canal Welland, 4801

Maclean (William Findlay)—*Fin*
Caisses postales, organisation, 231
Chemins de fer (Situation des), 4926
Cie Canadienne du téléphone sans fil Marconi, 1114
Comité sur les frets maritimes, 1687
Commission du port de Québec, 3651
Différends industriels, 3135
Discours du trône, 128
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2865
Emission de valeurs fictives, 1167
Exportation de l'énergie électrique, 3334, 3348, 3355, 3356
Exposé annuel du National-Canadien, 2939
Fonds de cantines, 548, 590
Frets maritimes, 970
Loi des chemins de fer, 4466
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3971, 5043
Inspection de l'électricité et du gaz, 3201
Politique douanière, 2279
Projet de loi de la Home Bank, 4759
Radiation d'une inscription du Compte rendu, 142
Remboursement de frais de divorce, 4704
Remise de taxes supplémentaires, 4487
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1029
Six Nations (Pétrole sur la réserve des), 4967
Statut (Le) du Canada, 3582
Sténographes des députés, 2916
Tarifs des montagnes, résolution, 443
Tarifs maritimes, comité, 1516
Traité avec l'Australie, 2051
West Virginia Pulp and Paper Company, 1223

Macphail (Mlle Agnes) Grey-Sud-Est:
Collège royal militaire de Kingston, quai, 3428
Commission du port de Québec, 3555
Instruction des cadets, 4831
Loi des élections, 4547
Loi des grains, 4726
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 570, 3849
Réforme pénitentiaire, 1258
Situation ouvrière au Cap-Breton, 1712, 1720, 1961

McBride (Thomas George) Caribou:
Budget, 1801
Canaux (crédits), 4819
Chômage des immigrants, 3404
Commission du port de Québec, 3646
Edifice public, Vancouver, 4951
Elévateur à Prince-Rupert, 3238

McBride (Thomas George)—*Fin*
Essayerie de Vancouver, 3238
Fait personnel, 3472
Ferme expérimentale pour le nord de la Colombie, 809
Frets maritimes, 1009
Immigration, la situation aux Etats-Unis et au Canada, 4158
Impression des documents du Gouvernement, 3497
Inspection des poids et mesures, 3497
Instruction des cadets, 4846
Loi électorale, 4555, 4895, 4958
Loi de tempérance, 4792
Produits laitiers (Importateurs de), 3750
Prime aux industries, 707
Rectification du compte rendu, 1864
Relevés hydrographiques, 2964
Salmon-Arm (Région d'arboriculture fruitière de), 373
Service topographique, 4065
Service T.S.F. sur la côte du Pacifique, 3001
Vancouver, protection de la berge du parc Stanley, 4037

McCoy (Ernest), 3726

McConica (Thomas Henry) Battleford:
Budget, 2476
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2801
Chenal du St-Laurent, 2984
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2424
Etablissement agricole des soldats, 4616
Santé des animaux, 883
Tarifs des marchandises, 4388

McCrea (Francis N.) Sherbrooke:
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3873
Recettes des douanes en 1925, 2306
Recette et dépenses du National-Canadien, 3831
Tarifs des marchandises, 4320

McDonald (Angus) Témiscamingue:
Budget, 1899
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3496
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4231
Immigrants sans emploi, 1432

McDonald (Mlle M.), 2879

McGibbon (Docteur Peter), 1960

McGiverin (L'hon. Harold Buchanan) Ottawa:
Brevet Edgeworth Greene, 1482
Convention avec la ville d'Ottawa, 3871

McGiverin (L'hon. Harold Buchanan)—*Fin*
Remboursement de frais pour demande de divorce, 3525, 4186
West Virginia Pulp and Paper Company, 1355

McIsaac (Colin Francis) Antigonish-Guysborough:
Best (W. L.), 2879
Tarif douanier, 3090

McKay (Matthew) Renfrew-Nord:
Génération de l'énergie hydroélectrique, 746

McKenzie (Collin), 1047

McKillop (Hugh C.) Elgin-Ouest:
Budget, 1853
Indiens de la tribu Munsey, 4968
Prime à l'élevage du porc à bacon, 823
Projet de loi de la Home Bank, 4758

McLean (Alexander), 3153

McMaster (Andrew Ross) Brome:
Acoustique de la Chambre des communes, 2957
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 326
Brevet de Walter W. Williams, 1357
Budget, 1865
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2782
Code criminel, projet de loi, 1279, 3986
Crédit agricole, 4291
Dominion Chartered Customs House Brokers Association, 4289
Etablissement agricole des soldats, 4620
Exportation de l'énergie électrique, 4274
Fabrication du coke, 4493
Frets maritimes, 733, 1904
Inspection de l'électricité et du gaz, 3202
Instruction des cadets, 4843
Loi des brevets, 1538
Loi des grains, 4698, 4711
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 573, 3841
Question de privilège, 1226
Rappel au règlement, 1427, 3071
Réforme du Sénat, 951
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 483
Tarifs des marchandises, 4371

McMurray (L'hon. Edward James) Winnipeg-Nord:
Achats de charbon du district militaire n° 10, 1626
Amendements à la loi des élections, 958
Elections, projet de loi, 350
Prime aux industries, 595
Tarifs des marchandises, 4338, 4355

McQuarrie (William Garland) New Westminster:
Appointements des fonctionnaires, 4227
Budget, 2010

McQuarrie (William Garland)—*Fin*
Chemin de fer National-Canadien, 1631
Comités permanents, 708
Commission biologique du Canada, 3011
Elévateurs Spillers, 651
Elévateur à Prince-Rupert, 3510
Embargo sur les pommes de terre, 651
Embranchement de Rouyn, 2444
Emmagasinage de l'alcool à Regina, 3271
Explorations géologiques, dépenses par province, 3239
Immigration orientale, 3528
Importation d'œufs, 1630
Inspecteurs de homesteads, 1257
Loi des grains, 639
Loi de retraite du service civil, 2443
Loi d'établissement de soldats, 3555
Loi du ministère de l'Immigration, 3183
Loi sur les revenus de guerre, 3109
Loi sur l'industrie laitière, 3609
Paris de courses, 666
Parcs et terres fédérales, 4088
Pensions du personnel civil, 2765
Permis de pêche, 1514, 1639
Poste de T.S.F., chemin de fer National-Canadien, 1631
Personnel des comités, 1035
Protection du fleuve Fraser, 3940, 4033
Réorganisation du personnel administratif, 3294
Réforme pénitentiaire, 1278
Service topographique, 4065
Subvention aux paquebots, 1958
Subvention aux postes et paquebots, 4016
Tarifs des marchandises, 4304, 4386
Traité avec l'Australie, 1704
Traité avec la Finlande, 3160
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 704

McTaggart (Neil Haman) Maple-Creek:
Blé moulu en douane, 649
Budget, 2116
Canaux, 4820
Clauses antidumping, 1768
Crédits agricoles, 4868
Embranchement Avonlea, 2859
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2863, 3314
Embranchement du réseau de l'Etat, 773,
Havre de Port-Nelson, 771
Loi de faillite, 4117
Loi des grains, 4688, 4716
Loi des terres fédérales, 2866, 3043, 3189
Loi électorale, 4885, 4889
Mullins (Colonel H. A.), 771
Parc des antilopes, 3379
Parcs et terres fédérales, 4088
Port de Matane (crédits), 5038

McMurray (L'hon. Edward James)—*Fin*
Préférence britannique sur le sucre, 3073, 3269
Règlement (loi des élections), 4543
Routes rurales, 2740
Service topographique (crédits), 4063
Subventions aux paquebots, 1736
Sulfate de soude en Saskatchewan, 3233
Tarif sur le sucre, 2441
Tarifs des marchandises, 4306
Terres à bois et pâturages, 4609
Timbre de quittances et chèques, 902
T.S.F. à l'île Herschell, 4484

Malcolm (James) Bruce-Nord:
Blind-River, dragage, 3414
Elévateurs régionaux, 4714
Navigation du Saint-Laurent, 3414
Traité avec l'Australie, 4781

Manion (L'hon. Robert James) Fort-William-et-Rainy River:
Appel au Règlement, 4490
Appointements, Immigration, 3382
British Oriental Grain Company, 1258
Budget, 1769
Bureaux de l'impôt sur le revenu, 907
Bureau de la Statistique, crédits, 3190
Bureaux du Gouvernement à Genève, 1581
Canada is coming through, plaquette, 281
Canalisation du Saint-Laurent, 2122
Cedar Rapids Power Company, exportation d'énergie électrique, 1738
Commission du bois à pâte, 281
Commission des grains, 1143
Commission du port de Québec, 3649
Commissions royales, 1140
Conseil consultatif, honoraire des recherches scientifiques, 3484
Crawford (A. R.), 4082
Criblures, 4110
Dette publique (1923), 1048
Discours du trône, 154
Echelles à poisson et déblaiement des rivières, 3887
Elévateur à Prince-Rupert, 3515
Expédition Stefansson, 2606
Explorations géologiques, nord de l'Ontario, 3241
Fait personnel, 2243
Fonctionnaires permanents du R.C.S., 2878
Fonds des cantines, 774, 833, 1473, 1527, 2750
Frais d'administration, Finances, 4120
Frais d'administration, R.C.S., 4205
Frais de voyage, département de l'Agriculture, 3259
Frets maritimes, 1001
Gratification aux soldats, 3601

Manion (L'hon. Robert James)—*Fin*
Ile Wrangel, 3017
Immigrants sans emploi, 1418
Immigration, 4149
Importation de verre, 1048
Impôts (Mode d'établissement et de perception des), 4490
Indemnités de guerre, 4504
Loi des compagnies de prêt, 3769
Loi des douanes, 4759
Loi des élections, 4536, 4557
Loi des fruits, 4119
Loi des grains, 4586, 4682, 4726
Loi des pensions, 2749, 2830
Loi des rentes viagères, 2868
Loi des territoires du Nord-Ouest, 3758
Loi d'établissement des soldats, 3567
Loi du ministère de l'Immigration, 3181
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2871
Mise au point, 1542
National-Canadien et le township de Neebing, 4109
O'Leary (Michael), v.c., 2761
Pensions des vétérans, 756
Personnel et commission, Travaux publics, 853
Personnel, Intérieur, 3292
Personnel, Postes, 227
Pont de Victoria, Montréal, 2879
Ports du lac Supérieur, 3677
Prenter (Sam), 1258
Preston (W. T. R.), 1538, 1636
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Primes à l'extraction du fer, 3222
Production de documents, 1517
Rathbone (M.), 4866
Remaniements et mutations dans le service civil, 2869
Réponses à des questions, 4055
Tarifs des montagnes, résolution, 455
Terres de soldats, nouvelles estimations, 907
Traité avec l'Australie, 1333, 3272, 4760
Traité avec la Finlande, 3159
Travaux publics, nécessité de l'économie, 3412, 3413
West Virginia Pulp and Paper Company, 1481

Marconi Wireless Telegraph Company: 1842, 2424

Margaree Fish Association, 1515

Marcil (L'hon. Charles) Bonaventure:
Approvisionnement d'eau du National-Canadien, 651
Atlantique-Québec-Occidental, 4275
Chemins de fer de la Gaspésie, 4275
Comité mixte des impressions, rapport, 1699

Marcil (L'hon. Charles)—*Fin*
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 566, 3843
Pêche du saumon, 3891
Pièces de monnaie, argent et nickel, 4120
Québec-Oriental, 4275
Service de vapeur, île de la Madelaine, 4024
Tremblement de terre, 896

Marcile (Joseph-Edmond), Bagot:
Approvisionnement d'eau du National-Canadien, 651

Marine:
Avances à la commission du port de Québec, 3471
Avocats de la commission du port de Québec, 2913
Blacquière (Levi), 4228
British Oriental Grain Company, 1258
Cabotage (Règlements canadiens du), 539
Chenal maritime du Saint-Laurent, 2980
Cie Canadienne de télégraphe sans fil Marconi, 1114, 1223
Commission du port de Montréal, 1280
Commission du port de Vancouver, 1255, 1514, 2047, 1708
Commission du port de Québec, 1147, 1256, 1638, 1768, 3601, 3621, 3834, 3872, 4109, (avances de fonds), 4049
Commission du port de Toronto, 2847
Compagnie du Parc Saint-Charles, 1738
Construction du port de Vancouver, 1958
Délégation en Orient des commissaires du port de Vancouver, 1255
Désastre de la Pointe Pelée, 2827
Dette de la commission du port de Vancouver, 1254
Edifice de l'Etat à Vancouver, 1625
Elévateur à grain, 899, 3016
Elévateur d'Halifax, 3470
Elévateur n° 3, Montréal, 1012
Elévateur n° 1, Vancouver, 1047, 3017
Elévateur n° 2, Vancouver, 1140
Elévateur n° 3, Vancouver, 3600
Elévateur du port de Vancouver, 1956, 2046, 3724
Elévateur de Spillers, 3217
Employés de la commission du port de Vancouver, 1958
Entrepôt frigorifique, Montréal, 1011
Gale (R.-H.), 908, 3268
Gros-Cap n° 1 (Achat du), 1737
Hickey (Peter), 1739
Laurentian (Réparations au), 1513
Loi des commissaires du port de Toronto, 1929
Mallet (Tiburce), 1147
Marine marchande, 547
Pensions des pilotes, 2996

Marine—*Fin*
Propriétés du Gouvernement à Vancouver, 3469
Propriétés riveraines, Vancouver, 749, 1019
Service de bouées, Pugwash, 547
Steamers et brise-glace de l'Etat, 2954
Taux d'assurance maritime, 3407
Traversier, Rockport et Alexandria Bay, 224
Vapeurs *Canadian Scottish* et *Canadian British*, 3724
Vapeur *Murray Stewart*, 2050

Marine et Pêcheries:
Appointements, 509, 3000

Marler (Herbert) Saint-Laurent-Saint-Georges:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 324
Budget, 2309, 2332
Cie T.S.F. Marconi, 1223
Discours du trône, 112
Exportation de l'énergie électrique, 4254
Exposé annuel du National-Canadien, 3924
Frets maritimes, 1339
Loi sur les revenus de guerre, 3323
Population, dépenses et dettes du Canada, 4609
Remise d'honoraires supplémentaires, 4487
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 527
Traité avec l'Australie, 4649

Martell (Lewis Herbert) Hants:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, (proposition), 291
Code criminel, 3984
Commission du port de Toronto, 2853
Différends industriels, 3136
Egalité des sexes en matière de divorce, 578
Emission de valeurs fictives, 1159
Expériences de déshydratation, 383
Frets maritimes, 1005
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3950
Industrie fruitière, 360
Interdiction de la pêche le dimanche, 3891
Loi de la Cour suprême, 3736
Loi sur l'industrie laitière, 3747
Loteries, 771
Paris de courses, 673
Pêcheries, 3899
Personnel administratif, 836
Rappel au Règlement, 1697
Réforme pénitentiaire, 1269
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 467
Tarif douanier, 3090

Maybee (Milton Edgar) Northumberland, Ont.:
Budget, 1974
Houille pour le National-Canadien, 1143
Poste rurale, 1146
Exportation de bois à pâte, 1143

Mayberry (Thomas R.), 1859

Meighen (Le très hon. Arthur) Grenville:
Achats d'autos, 909
Acte de l'Amérique du Nord, 335
Adjudications sur soumissions, 799
Affaires de la Chambre, 3165, 4060, 4114
Affaires indiennes, crédits, 4965
Ajournement de la Chambre, 954, 5050
Appel au Règlement, 1395, 4164
Auditeur général, personnel, 4928
Automobiles du Gouvernement, 903
Automobiles et camions (Réductions des droits sur), 1183
Avis de motions, 1332
Banque et commerce, rapport du comité, 4349
Borden (Colonel A. H.), 4110
Budget, 1542, 2611, 1333, 1472
Bureau cinématographique, 3493
Bureau de la Statistique, 3194
Bureaux du Gouvernement à Toronto, 3667, 4055
Cabotage (Règlement canadien du), 539
Canal d'assainissement de Chicago, 355, 3325
Canal de la Trent, nouveau pont, 4826
Canalisation du Saint-Laurent, 1054, 3679
Canaux du Saint-Laurent, forces hydrauliques, 4809
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2825
Chemin de fer de Rouyn, 4111
Cie canadienne du télégraphe sans fil Marconi, 1114
Coalition du commerce des fruits, 1861
Code criminel, 3987, 4198, 4961
Comité sur les frets maritimes, 1693
Commission des champs de bataille de Québec, 4498
Commission du port de Toronto, 2848
Compagnie John E. Russell, brevet, 4493
Concession de bois à pâte, Manitoba, 4570, 4785
Concrete Surfacing Machinery Company, 1140
Conférence commerciale entre le Canada et les Antilles, 4992
Conférence provinciale, 3268
Conseil de vérification, 4500
Crawford (A. R.), 4081, 4866
Crédit agricole, 4291, 4964
Crédit financier, résolution, 1402

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite*
Crédits (fixation de la discussion), 221
Demandes de documents, 4112, 4498, 4706, 4784, 4955
Dépôt d'un rapport relatif à des gisements de pétrole de l'Ontario, 3233, 3234, 3244, 3245, 3246
Députés décédés, éloges, 4, 2762, 3463, 2664
Deuil de M. l'Orateur, 6
Développement hydraulique du fleuve Saint-Jean, 3272
Différends industriels, 3132
Discours du trône, 11
Dominion Chartered House Brokers Association, 4289
Dragage du chenal du Saint-Laurent, 2985
Droit d'auteur, 342, 1044
Edgeworth Greene, brevet, 978
Edifice du Gouvernement à Toronto, 4353
Elévateur à Prince-Rupert, 3503
Embranchement Avonlea, 2748
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2863
Embranchement Turtleford, 2853, 3309
Emendation du Compte rendu, 2244
Emission de valeurs fictives, 1163
Entrepôts frigorifiques, 276
Essex Terminal Railway Company, 4526
Expédition Stefansson, 3582
Explosifs, commission, division, inspection, 3218
Exportation d'énergie électrique, 405 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 4267
Exposé annuel des chemins de fer Nationaux, 2908, 2916
Fabrication du coke, 4494
Fait personnel, (M. Murdock), 2399, 3528
Fonds de cantines, 548, 775, 833
Forme de la réponse donnée à une question, 1862
Frais d'administration, Finances), 4130
Frets maritimes, 110, 354, 539, 833, 955, 959, 977, 1043, 1284, 4354, 4412
Fusionnement des chemins de fer, 4955
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1699
Houille d'Alberta, 3727
Immigration, mises à la retraite, 3382
Impôts fédéraux et provinciaux, 903
Impression des documents du Gouvernement, 3494, 3501
Indemnités de guerre, 4503
Indemnité des déposants de la Home Bank, 225, 3154, 3947, 3961, 5042
Industrie animale, 398
Industrie fruitière, 361
Inondation au Manitoba, 4355
Inspection de l'électricité et du gaz, 3211
Inspection des poids et mesures, 3494

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite*
Loi de finances provisoires, 1199
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 4059
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3584
Loi des chemins de fer, 3529, 4427
Loi des compagnies de prêts, 3531
Loi des douanes, 3764
Loi des élections, 4526, 4536, 4576
Loi de retraite du service civil, 4963
Loi des épizooties, 3533
Loi des fruits, 4188, 4292
Loi des grains, 1704, 3018, 3131, 4583, 4663, 4708, 4992, 4993
Loi d'établissement des soldats, 3538
Loi des pensions, 2829
Loi des prisons et des maisons de réformes, 4499
Loi des produits laitiers, 2760
Loi des terres fédérales, 2737, 3040, 3185
Loi du service de retraite des employés des Postes, 3886
Loi des secours de guerre, 2758
Loi des viandes et des conserves alimentaires, 2761, 2876
Loi de tempérance, 3471
Loi d'intérêt privé, 3525
Loi relative aux prix de transport, 3940
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3857
Loi sur les revenus de guerre, 3105, 3315
Loi sur l'industrie laitière, 2972, 3603, 3604
Manitoba and Northwest Railway Company, 858, 898
Marshall (Duncan) à Miami (Floride), 4938
Mercredi des cendres, 404
Mines, mises à la retraite, 1507
Mineurs du Cap-Breton, 476, 1332, 1638, 4188
Mises à la retraite sous le régime de la loi Calder, 859, 1507, 3382
Nipissing Central, le, 2185
Nomination au conseil impérial, 4661
Observatoire fédéral à Ottawa, 4061
Ordres de la session, 1140
Pacte de sécurité, 4571
Parcs nationaux, 4994, 4995
Paris de courses, 690
Pensions au vieil âge, 2733
Pensions militaires, 649
Personnel (Le) et la C.S.C., 3067
Personnel, Affaires extérieures, 3821
Personnel, Douanes et Accise, 507, 540
Personnel, Intérieur, 3292
Personnel, Marine et Pêcheries, 509
Personnel, Postes, 228
Personnel, Secrétariat d'Etat, 3147
Personnel, Travail, 4914
Ports et rivières, Québec, 3908, 3910-3920

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite*
Port de Matane, 5035
Poste rurale, 1739
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Prix de transport par chemin de fer, 3885
Programme législatif, 3473
Projet de loi de la Home Bank, 4740
Prolongation des fonctions du Gouverneur général, 4187
Prorogation du Parlement, 5050
Protocole de Genève, 1045
Publication des Statuts, 1702, 2755
Quai à Lockeport, 2307
Question de privilège, 3381
Radiation d'une inscription de Compte rendu, 139
Rapport du colonel Machin, 4054
Rapport relatif aux tarifs maritimes, 4186
Réforme du Sénat, 951, 4423
Règlement de la Chambre (Revision du), 421, 3835, 4613
Remboursement de frais divers, 4704
Rentes viagères, 2755
Réponses aux questions, 773
Représentation du Parlement à Wembley, 1905
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 526
Ressources naturelles, attribution aux provinces, 412
Retraite de deux fonctionnaires de la Chambre des Communes, 4989
Revision du tarif, 3770
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 308
Salaires des employés des chemins de fer nationaux, 1146
Santé des animaux, 872
Séances des comités, 4412
Séances du matin, 4186, 4288, 4496
Séances du mercredi, 1049
Séances de l'Ascension et de la fête Victoria, 3582
Secours à la population des îles Sous-le-Vent, 3503
Semences, 376
Service topographique, 4063
Steamers et brise-glace de l'Etat, 2954, 2955
Symington (M.), honoraires, 5051
Tarif douanier, 3078
Tarif de représailles, 896
Tarifs des chemins de fer, 3018
Tarifs des marchandises, 1094, 4298, 4390
Tarifs maritimes, enquête, 4990, 4991
Tarifs des montagnes, résolution, 457
Toronto Terminal Railway Company, 3530
Traité avec l'Australie, 1139, 1517, 1704, 2051, 2244, 2444, 4495, 4628, 4769

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Fin*
Traité avec la Finlande, 3073, 3155, 3325
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 699, 707, 4499
Traité avec les Etats-Unis, lac des Bois, 2731, 2827
Traité avec les Pays-Bas, 3073, 3166, 3304, 3475
Translation des ressources naturelles, 4424
Travaux d'hiver, conférence, 1053
Travaux publics, mises à la retraite, 859
Travaux publics, 4481, 4524, 5039, 4946
West Virginia Pulp and Paper Company, 978, 1355

Mercier (Paul) Westmount-Saint-Henri:
Examens du service civil dans le district de Montréal, 3267
Rapport du marché aux bestiaux, 2185
Réforme pénitentiaire, 1263

Mewburn (L'hon. Sydney Chilton), Hamilton-Est:
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2424

Michaud (Pius), Restigouche-Madawaska:
Cie canadienne de télégraphie sans fil Marconi, 1114
Code criminel, 4192
Discours du trône, 95
Exportation de l'énergie électrique, 4252
Gardes-pêche, salaires, 3009
Immigrants sans emploi, 1408
Inspecteur des pêcheries pour le comté de Madawaska, 3009
Loi des élections, 4578
Ports et rivières, 3674
Restigouche Log Driving and Boom Company, 1602

Millar (John) Qu'Appelle:
Agent d'immigration, 407
Canalisation du Saint-Laurent, 1053
Canaux, entente avec les Etats-Unis, 4804
Discours du trône, 77
Etablissement agricole des soldats, 4615
Fermes expérimentales, 799
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3953
Industrie animale, 391
Loi des grains, 617, 4583, 4665, 4681, 4737
Rente viagère au docteur Saunders, 590
Service de vapeur entre Halifax et la baie Saint-Laurent, 4020

Milne (Robert) Neepawa:
Canal Welland, 4824
Loi des grains, 622

Milne (Robert)—*Fin*
Prime aux industries, 607
Rouille (La) du blé, 3255

Morin (L. S. René) Saint-Hyacinthe-Rouville:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, projet de modification, 295
Conférence impériale, 224
Importation des pommes, oignons, etc., 1861
Loi de faillite, 4118
Loi des terres fédérales, 2868
Protocole de Genève, 223
Rampes de chemins de fer, 3017
Statistiques relatives au National-Canadien, 2765

Morrison (John) Weyburn:
Briquettes de houille, 3223
Budget, 2265
Canal de Welland, 4817
Commission du port de Québec, 3656
Embranchement Avonlea, 2860
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3965
Loi des terres fédérales, 3043
Loi d'établissement des soldats, 3538
Réponse incomplète à une question, 1864
Traités avec les Etats-Unis, contrebande, 703

Motherwell (L'hon. William R.) Regina:
Budget, 1919
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2802
Classement des œufs, 1016
Code criminel, 4190
Commissaire de l'institut d'agriculture, 1048
Crédits affectés à l'agriculture et au chômage, 1255
Embargo sur les pommes de terre, 898, 1012
Entomologie, 3249
Entrepôt du département de l'Agriculture. 4947
Entrepôt frigorifiques, 272, 5023
Expérience de déshydratation, 379
Exposition royale de l'hiver, 1254
Fermes expérimentales (crédits), 797
Ferme Expérimentale d'Ottawa, 2335
Français (Le) à l'exposition de Wembley, 3129
Frets maritimes, 988
Gazette (La) Agricole, 1256
Gouvernement (Le) anglais et le bétail canadien, 4866
Immigrants sur les terres, 907
Importation de porcs, 1333
Importation d'œufs, 1630
Importation de pommes de terre, 905
Industrie animale, 384
Industrie fruitière, 356

Motherwell (L'hon. William R.)—*Fin*
Industrie laitière, 234
Industrie laitière, conférence, 1047
Industrie laitière, infraction, 517
Institut international d'agriculture, 3263
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture du Manitoba, 3249
Loi de l'industries laitière, 1454, 2760, 2872, 2971, 3475, 3603, 3746
Loi des animaux et de leurs produits, 1454, 2976, 3750
Loi des épizooties, 3470, 3532, 3757
Loi des fruits, 3040, 3757, 4188, 4603
Loi des grains, 4675, 4710
Loi des plantes-racines potagères, 1455, 3037, 3479
Loi des viandes et conserves alimentaires, 2761, 2876, 3040, 3480, 3745
Œufs, volailles, bestiaux du Nouveau-Brunswick, 407
Personnel du ministère de l'Agriculture, 280, 1014, 3129, 5023
Plantes-racines, 4355
Poudres insecticides, etc., 281
Police sanitaire des animaux, 1541
Prime aux industries, 598, 601
Rapport du marché aux bestiaux, 2185
Rouille du blé, enquête, 547
Santé des animaux, 872, 895
Semences, 377
Troupeaux certifiés, 2186

Muldrew (Mme Jean), 1018

Mullins (Colonel H.-A.), 771

Mulock (Sir William):
Nomination au Conseil impérial, 4661

Murdock (L'hon. James) Kent (Ont.):
Best, W. L. 2879
Budget, 1983
Bureau international du Travail, 2765
Bureaux de placement, administration, 4900
Canadiens rapatriés, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394
Chômage à Calgary, 548
Coalition des commerçants de pommes de terre, 1635
Coalitions commerciales, enquêtes, 515, 516, 4109
Coalition des commerçants de fruits, 354, 1639, 1861, 2045, 2246
Code criminel, 4000
Commission du port de Toronto, 2849
Consumers Glass Company, 1018
Différends industriels, 1046, 1048, 1139, 3132, 3765
Elévateur à Prince-Rupert, 3507

Murdock (L'hon. James)—*Fin*
Fait personnel, 2399
Gendarmes, présence aux réunions ouvrières, 5027
Immigrants sans emploi, 1428
Immigration en Australie relativement à l'émigration, 4149
Loi de retraite du service civil, 4963
Loi des rentes viagères, 2868
Loi du travail des aubains, 2440
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3863
Mineurs du Cap-Breton, 225, 772, 4111, 4187, 4612, 4785
Pension de vieillesse, 592, 647, 958, 1905, 2732
Personnel, Travail, 1247
Ports et rivières, responsabilité pour les dépenses, 3686, 3687
Publication des Statuts, 1702, 2755
Rentes viagères, 1053, 2754
Rivières Thames, réparations au quai du phare, 3445
Représentant du ministère du Travail au Cap-Breton, 515
Retraite des fonctionnaires aux termes de la loi Calder, 859
Surintendant des publications officielles, 1769
Travaux d'hiver, conférence, 1053
Travaux publics, mises à la retraite, 859

Murphy (L'hon. Charles) Russell:
Bureau de poste de Kénogami, 517
Câble du Pacifique, 222
Coleville, Kerrobert et Kindersley, receveurs de poste, 221
Combustible pour le couvent du village des Abénakis, (Yamaska), 522
Employés des postes, 3728
Indemnités aux employés des postes, 2878
Loi électorale, 4888
Loi du service civil relative aux employés des postes, 3886
Poste rurale, 1861
Postiers et facteurs, 1626
Projet de loi de la Home Bank, 4746
Propriété du Gouvernement à Montréal, 901
Receveur des postes de Glace-Bay, 901
Regina (Vapeur), 222
Robichaud (Albert E.), 1515, 3528
Service extérieur des postes, 4981
Service (Le) postal ambulant et le Réseau National, 1027
Traitements, etc., (Postes), 225
Transport des dépêches en Europe, 1143
Transport des dépêches à Vancouver, 3941
Verreries, 900
Yukon, le commissaire de l'or, 223

Neill (Alan Webster) Comox-Alberni:
British Empire Steamship Co. (La) et la main-d'œuvre chinoise, 1513
Budget, 1730, 1739
Câble du Pacifique, 222, 4982
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2426
Code criminel, 109, 346, 4194
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3484
Défense du littoral et transport maritimes, 1037
Entrée libre de la Chambre, 1519
Etablissement agricole des soldats, 4614
Immigrants (Etat concernant les), 897
Immigration japonaise, 281
Immigration orientale, 515
Index des Débats, 4912
Loi des animaux et leurs produits, 3754
Loi des chemins de fer, 4428
Loi des produits laitiers, 2875, 3475, 3610, 3747
Loi d'établissement des soldats, 3539
Loi de tempérance, 4790
Loi des viandes et conserves alimentaires, 3480
Loi électorale, 4550, 4884, 4891, 4959
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3859
Paris de courses, 663
Pêcheries, réglementation, 3892
Pension au vieil âge, 2735, 4413
Rappel au règlement, 668, 4846
Règlement de la Chambre (Revision du), 419, 3835
Relevés hydrographiques, côte du Pacifique, 2963
Renseignements (chemins de fer nationaux), 406
Responsabilité des imprimeurs, 539
Soldats de l'armée anglaise qui se sont enrôlés au Canada, 4857
Station biologique de Departure Bay (C.-A.), 3013
Tarif douanier, 3094
Traité de la chasse pélagique du phoque, 1738, 1768, 3581
Travaux publics en Colombie-Anglaise, 650

O'Leary (Michael) v.c., 2761

Orateur (M. l') (L'honorable Rodolphe Lemieux):
Adjoint au sergent d'Armes, 3
Adresse en réponse au discours du trône, 746
Affaires de la Chambre 4569
Bibliothèque et Chambre des communes, 4864
Bills (3e lecture), 3100

Orateur (L'hon Rodolphe Lemieux)—*Suite*
Conférence avec le Sénat (Home Bank), 4888
Contrebande, Canada-Etats-Unis (Conférence pour la répression de la), 1043
Deuil de M. l'Orateur, 6
Deuil (remerciements), 139
Divers bills, 4608
Dominion Oxygen Company Limited, 4052
Droit d'auteur, 1044
Elections partielles, 1
Entrée libre de la Chambre, 1519
Greffier et sous-greffier, nominations, 1
Lettre de remerciements de M. W. C. Hunt, 3073
Lettre de remerciements de Mme T. H. Thompson, 4347
Loi des élections, 4582
Message du secrétaire du Gouverneur général, 5050
Message du Sénat, convention du lac des Bois, 3152
Message du Sénat, Home Bank, 4961, 4865
Message du Sénat, loi des fruits, 4412
Message du Sénat, loi des pensions, 4953
Message du Sénat, Calgary and Fernie Railway Co., 4953
Observance du règlement pour l'emploi des deux langues, 858
Personnel de la Chambre, 4784
Prorogation du Parlement, 5050
Question de privilège et de règlement, 1903
Question d'initiative parlementaire, jours réservés, 522
Radiation d'une inscription du compte rendu, 144
Règlement, budget, 1574, 2675, 2723
Règlement, Cie canadienne de téléphone sans fil Marconi, 1114
Règlement, comité sur les frets maritimes, 1688, 1698
Règlement, décorum de la Chambre, 3943
Règlement, Dominion Chartered House Brokers Ass., 4289
Règlement, établissement et perception des impôts, 4491
Règlement, exportation de l'énergie électrique, 4274
Règlement, fabrication du coke, 4494
Règlement, fait personnel, 2243, 2399, 3667
Règlement, fixation de la discussion, 221
Règlement, fonds des cantines, 592
Règlement, frets maritimes, 1394
Règlement, fusionnement des chemins de fer, 4955
Règlement, fusion politique, 957
Règlement, immigrants sans emploi, 1427

Orateur (L'hon. Rodolphe Lemieux)—*Fin*
Règlement, impôts fédéraux et provinciaux, 902
Règlement, inspection de l'électricité et du gaz, 3214
Règlement, loi des Finances, 5040
Règlement, loi de retraite du service civil, 4963
Règlement, loi des Douanes, 3175, 3178
Règlement, loi des grains, 4738
Règlement, loi spéciale de revenu de guerre, 3179
Règlement, loi sur le divorce, 3837, 3860, 3864
Règlement, loi sur l'industrie laitière, 3748
Règlement, paris de courses, 657, 689
Règlement, perception des taxes, 4290
Règlement, permis de pêche, 1704
Règlement, préférence britannique, sur le sucre, 3074
Règlement, projet de loi de la Home Bank, 4745
Règlement, questions, 2247, 2336,
Règlement, questions de privilèges, 1226, 3380
Règlement, question posée à un député, 2317
Règlement, rapport du comité de la banque et du commerce, 4349
Règlement, réforme du Sénat, 920, 953
Règlement, remboursement de droits sur un bill, 4421
Règlement, remboursement de frais de divorce, 4704
Règlement, séances de l'Ascension, etc., 3583
Règlement, séances des mercredi, 1051
Règlement, situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 473
Règlement, Sunnybrae et Guysborough, 4473
Règlement, vote sur l'heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1702
Règlement de la Chambre, 4613
Retraite de deux fonctionnaires de la Chambre des communes, 4989
Revision du règlement de la Chambre, 3666
Sanction royale, 1279, 4183, 4204
Sténographes des députés, 2916
Traducteurs de la Chambre, 3470
Traité d'extradition avec les Etats-Unis, message du Sénat, 1139
Vacances de sièges, 1
Women's Canadian Club, invitation, 3765

Parent (Georges) Québec-Ouest:
Exportation de l'énergie électrique, 3352
Immigration, 4166
Minerai de titane dans Québec, 3224
Navigation du Saint-Laurent, les deux chenaux en bas de Québec, 2989
Traité avec l'Australie, 4774

Paris de courses, 651

Pêcheries:
Begg (Colonel G.-B.), 3601
Binet (Newton S.), 3602
Chasse pélagique du phoque, 3581, 3725
Crédits, 3887
Expédition de poisson aux Etats-Unis, 906
Huitrières de l'île du Prince-Edouard, 1142
Margaree Fish Association, 1515
Pêcheries du Canada, 4351
Permis de pêche, 1514, 1639
Permis relatif à une échelle à poisson à Grand-Manan, 4611
Poisson des Provinces maritimes, 1018

Pelletier (François-Jean) Matane:
Port de Matane, crédits, 5036
Station d'Amqui, 4784
Station de Sainte-Florence, 4111
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 532

Pensions de vieillesse, 409, 539, 592

Pouliot (Jean-François) Témiscouata
Avocats de la commission du port de Québec, 2913
Bibliothèque (La) et la Chambre des Communes, 4864
Budget, 2037
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 3063
Edifices publics, Témiscouata, 3014
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 5046
Médecins-conseils au National-Canadien, 2443
Messageries du National-Canadien (Trois-Pistoles), 2877
Pettigrew (A.), 2764
Rappel au Règlement, 4820
Secours à un employé du réseau national, 3017
Service des messageries, 2764
Sténographes des députés, 2916
Terrain du National-Canadien, 2764
Translation de machines de la Rivière du Loup à Saint-Malo, 3466
Usines du National-Canadien (Saint-Malo), 2913

Postes:
Adamsville-Beerville, service, 908
Boudreau (Mme Pierre F.), 908
Bureau de Big-Beach, 1638
Bureau de Després, 908
Bureau de Kénogami, 517
Bureau de poste de Vancouver, 2185
Câble du Pacifique, 222

Postes—*Fin*
Coleville, Kerrobert et Kindersley, receveurs, 221
Employés, 3728
Indemnité aux employés des postes, 2878
Loi des postes (Projet de), 354
Loi du Service Civil, 3472
Loi du Service civil relative aux postiers, 3866, 4001
Poste rurale, 1146, 1739, 1861, 3130
Postiers et facteurs, 1626
Recettes provenant des journaux, 522
Receveur à Saint-Ignace, 2444
Receveur de la poste à Aldowan, 3130
Receveur de la poste (Glace-Bay), 901, 1739
Régina (Vapeur), 222
Robichaud (Albert E.), 1515, 2444, 3528
Service extérieur, 4980
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1019
Traitements, etc., 285
Transport des dépêches, 285
Transport des dépêches à Vancouver, 3941
Transport des dépêches en Europe, 1143

Power (Charles Gavan) Québec-Sud:
Bibliothèque et Chambre des Communes, 4864
Blind River, dragage, 2956
Brise-glace, emploi de l'huile comme force motrice, 2956
Budget, 1855, 5039
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4527
Commission du port de Québec, 3625
Commission du port de Toronto, 2850
Conscription de la richesse, 4829
Economie des deniers publics, 3412
Essex Terminal Railway Company, 4526
Etablissement agricole des soldats, 4622
Fonds des cantines, 4876
Immigration dans l'Ouest, 4162
Loi des élections, 4534
Loi des grains, 4694
Loi des pensions, 2832
Loi d'établissement des soldats, 3542
Naturalisation, 3398
Pensions militaires, 4787
Port de Québec, 3880
Projet de loi de la Home Bank, 4757
Protection du bois, arboriculture, etc., 4098
Rappel au Règlement, 4820
Répression de la contrebande, 5022
Statistiques militaires, 2443
Traitements, R.C.S. 3124
Traitements, Secrétariat d'Etat, 3151
Travail des détenus, 4478
Viaduc de Toronto, 960

Prenter (Sam), 1258

Président des comités de la Chambre:
Règlement (Loi des grains), 3018

Preston (W. T. R.), 1282, 1538, 1636, 2605

Prevost (Jules Edouard) Terrebonne:
Budget, 2026
Chaussure (Industrie de la), 283
Chaussures (Importation de), 643
Singapour, base navale, 224, 285

Pritchard (John) Wellington-Nord:
Etablissement agricole des soldats, 4620
Fermes expérimentales, 811

Putnam (Harold) Colchester:
Appointements (Travaux publics), 852
Budget, 2163
Code criminel, 4198
Frais d'administration, R.C.S., 4225
Loi sur le divorce, 573
Paris de courses, 682
Résolution tendant à confier l'étude de crédits à des comités, 534

Ralston (Colonel J.-L.), 1282, 1630, 3885

Rathbone (M.), 4866

Raymond (William G.) Brantford:
Budget, 2255
Droit d'auteur, 1043, 3666, 3722
Pension à la vieillesse, rapport, 4412
Rapport sur la loi du droit d'auteur, 2440
Remboursement de frais de divorce, 4704

Restigouche Log Driving and Boom Company, 1602

Rétablissement des soldats:
Assurance sur les bâtiments des soldats, 3267
Commission d'établissement des soldats, 3528, 2580
Conseillers des soldats, 1539
Dépôt des Règlements sur le bureau, 224
Divers crédits, 5014
Edifice et outillage orthopédiques, 2913
Etablissement agricole des soldats, 834, 1516
Etablissement de soldats sur la réserve du Lac La Selle, 3267
Etablissement des soldats à Edmonton, 3726
Fonctionnaires permanents, 2878
Fonds de cantines, 548, 590, 591, 773, 833, 1198, 1473, 1519, 1542 (mise au point), 2749, 4786
Frais d'administration, 4205
Loi d'établissement des soldats, 3471, 3535, 4233

Rétablissement des soldats—*Fin*
Loi des pensions, 1516, 2749, 2828, 4962
McLean, Alexander, 3153
Médecins de l'hôpital de Camp Hill, 1860
Nomination au département du Rétablissement des soldats, 1625
Pension au soldat, 281, 648, 956, 1198, 4787
Personnel, 1256
Ralston (Colonel J. L.), 1282, 3885
Soldats-colons, Manitoba, 650
Terres des soldats, 2916
Traitements, 3122

Rinfret (Fernand) Saint-Jacques:
Accord du pas de Nid-de-Corbeau, 2915
Budget, 1778, 2537
Dette publique, 904
Droit d'auteur, 345
Importations anglaises, 903
Loi des chemins de fer, 4464
Paris de courses, 671
Permis de réimprimer (Demande de), 411

Robb (L'hon. James Alexander) Châteauguay-Huntingdon:
Agents d'Immigration, 407
Appointements (Finances), 3378, 4119
Appointements (Immigration), 3382
Assurance sur les bâtiments des soldats, 3267
Auditeur général, 4928, 5019
Auditeur général et le ministre des Finances, 955
Automobiles et camions (Réduction de droits sur les), 1179
Avances aux banques, 1256
Banque et Commerce, rapport, 3380, 4349
Banque du Commerce et banque d'Hamilton, 4708
Billets de banque (Circulation des), 1860
Billets du Dominion, 3017
Billets du Dominion (Circulation des), 284, 759
Billets du Dominion et réescompte des banques, 3130
Bons non imposables, 407
British Empire Steamship Co., et la main-d'œuvre chinoise, 1513
Budget, 1456, 1542, 1625
Chemin de fer de Caraquet et Gulf Shore, 771
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1959
Chevaliers de Pythias du Canada, 1843
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2427
Colons soldats, 1517
Commission des champs de bataille de Québec, 4498

Robb (L'hon. James Alexander)—*Suite*
Commission d'établissement des soldats, 2580, 3528
Commission du bois à pâte, 281
Comptes publics, motion, 4052
Conseil de vérification, 4228, 4500
Correspondance entre l'auditeur général et le ministre intérimaire des Finances, 833
Crédit agricole, 506, 958, 1094, 1140, 1397, 1639, 1905, 4002, 4112, 4291, 4352, 4571, 4866, 4964
Crédit public, résolution, 1401
Crédits, fixation de la discussion, 221
Crédits supplémentaires, 4002
Déboursés et engagements, 1397
Dépense d'Immigration, 4422
Dépenses imprévues suivant rajustement de l'auditeur général, 5019
Dette publique (1923), 1048, 1860, 3379
Documents relatifs à la banque Royale et la banque Union, 3941
Emigration vers les Etats-Unis, 3015
Emprunt de $164,000,000, 3470, 3732, 4003
Emprunt garanti du Gouvernement, 1861
Enquête dans les départements, 1280
Enquête sur le mode de perception de certains impôts, 1330, 1396
Enquête sur les grains, 309, 355
Etablissement agricole des soldats, 285, 834 4614, 4945
Etablissement agricole des soldats au Manitoba, 2246
Etablissement de soldats sur la réserve du lac La Selle, 3267
Exportation d'énergie électrique, 3266
Exposé budgétaire, 1456
Exposition de Wembley, 2765
Exposition de Wembley, frais de voyage des députés à l', 1738
Expositions, appointements et dépenses casuelles, 4938
Fonctionnaires du bureau de l'auditeur général, 4487
Frais de déplacement de fonctionnaires, 1400
Frets maritimes, correspondance, 1043
Henshaw (M.), 2879
Immigrants agricoles, 1636
Immigration, politique du Gouvernement, 4143
Immigration orientale, 515
Immigrants refusés à la frontière, 649
Immigrants renvoyés, 222
Immigrants sans emploi, 1421
Immigration arménienne, 3469
Immigration chinoise, 4938
Immigration au Canada, 308, 511
Immigration, dépenses, 646

Robb (L'hon. James Alexander)—*Suite*
Immigration projetée, 1397
Impôts fédéraux et provinciaux, 1016
Impôts sur le revenu des fonctionnaires du Yukon, 3325, 3380
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3155, 3727, 3943, 4010, 4057, 4228, 4352, 4706, 4740
Journalistes à Wembley, 1960
Loi concernant les champs de bataille nationaux de Québec, 4226
Loi de finances provisoire, 1199, 3741
Loi de l'impôt sur les revenus de guerre, 3103, 3315, 3726, 4002, 4057, 4114
Loi de retraite du service civil, 2443, 4963
Loi des compagnies des prêts, 3463, 3531, 3769
Loi des douanes, 3175
Loi des grains, 622, 834
Loi d'établissement des soldats, 3471, 3535, 4233
Loi du ministère de l'immigration, 3013, 3179
Loi spéciale des revenus de guerre, 3179
Main-d'œuvre parmi les immigrants, 3727
McDonald (Mlle), 2879
Mineurs du Cap-Breton, 1961
Muldrew (Mme Jean), 1018
National-Canadien (Le), 1959
Obligations non imposables, 308
Opération de la monnaie, 2764
Or et billets de banque, 650
Passage payé à certains fonctionnaires, 3379
Pension aux fonctionnaires, 2765, 4614
Pensions (Rapport sur la loi des), 547
Perception des taxes, 4289
Personnel de la commission d'établissement des soldats, 1256
Permis aux immigrants, 1093
Placement agricole des soldats, 4797
Plan de colonisation de l'Empire, 4933
Population, dépense et dette du Canada, 4609
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Prêts aux cultivateurs, 4624
Programme législatif, 3474
Rapport du docteur Tory, 3128
Réescompte des billets du Dominion, 4611
Remboursement de droits perçus sur les bills d'intérêt privé, 3525, 3527, 4186, 4487, 4704
Renseignement concernant le crédit n° 298, 4183
Représentants du Parlement à Wembley, 1905
Répression de la contrebande, 5020
Réserve du lac La Selle, 3726
Restaurant des immigrants à Québec, 649

Robb (L'hon. James Alexander)—*Fin*
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 525
Secours aux Canadiens nécessiteux à l'étranger, 4938
Secrétaire du Trésor, 1047
Sous-ministre des Finances, 1257
Statistiques de l'Immigration, 1540, 4423
Tarif douanier, 3075, 3092
Taxe sur l'exportation de l'énergie électrique, 1703, 3154
Terres des vétérans, 1639, 1769, 3155
Traité avec l'Australie, 1139, 1333, 1517, 1704, 2051, 3273, 3943, 4494, 4624, 4761
Traité avec la Finlande, 3073, 3155, 3304, 3325
Traité avec les Pays-Bas, 3073, 3166, 3304, 3474
Viaduc de Toronto et l'Immigration, 1703
Wembley (Exposition de), 1145
Robichaud (Albert E.), 1515, 2444, 3528
Robichaud (John G.) Gloucester:
Budget, 1683, 2223
Huîtrières de Gloucester, 3895
Industrie fruitière, crédits, 374
Loi des pensions, 2843
Paris de courses, 664
Saison de pêche du homard, 3895
Robinson (Ernest William) King (N.-E.):
Construction par le gouvernement de hangars sur les quais, 3713, 3714
Horton Landing, réparations au quai, 3452
Poudres insecticides, etc., 281
Subventions aux postes et paquebots, 4985
Tourisme, 3301
Traité avec l'Australie, 4649

Robitaille (Clément) Maisonneuve:
Budget, 2479

Rhodes (L'hon. E. N.), 4054

Ross (Arthur Edward) Kingston:
Achats de charbon, district militaire n° 10, 749
Approvisionnement de charbon, district militaire n° 10, 651
Artillerie Royale Canadienne, 1282
Automobiles à l'usage de la commission d'établissement des soldats, 4939
Budget, 2332, 2336
Bureaux de placement, 4901
Camp d'aviation Borden, 4860, 4861
Discours du trône, 176
Dragage dans la port de Kingston, 4041
Elévateur de Prince-Rupert, 4986
Emigration vers les Etats-Unis, 3015

Ross (Arthur Edward)—*Fin*
Employés du service extérieur des Postes, 4982
Etablissement agricole des soldats, 4945
Fonds des cantines, 790, 1488
Frais d'administration R.C.S., 4211
Frets maritimes, 1200
Grenon (A. V.), 1147
Immigration, formalités à remplir, 4180
Immigrants renvoyés, 222
Industrie fruitière, 376
Instruction des cadets, 4849
Lafleur (E.), c.r., 1737
Levés et inspections des canaux, 4803
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3591
Loi de retraite du service civil, 4964
Loi des grains, 635
Loi des pensions, 2832
Loi d'établissement des soldats, 3569
Loi de tempérance, 4795
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2872
Loi sur l'industrie laitière, 3618
Matériel roulant du réseau national, 282
Mill's Point, agrandissement et réparation du quai, 3702, 3703
Naturalisation, 3148
Pensions et employés des pénitenciers, 5025
Pensions militaires, 4788, 5015
Perception de l'impôt sur les ventes, 1959
Piscifactures et pisciculture, 3897, 3898, 3899
R.C.S., augmentation des pensions impériales, 3123
Remboursement de frais de divorce, 4704
Service radiotélégraphique, 2968
Service topographique, 4080
Statistique relative à la milice, 2440
Subvention aux postes et paquebots, 4984
Sylviculture (Directeur de), 3303

Ross (Thomas Edwin) Simcoe-Nord:
Bestiaux canadiens sur le marché anglais, 388
Collingwood (Brise-lames de), 5040
Paris clandestins, 549
Paris de courses, 661
Revenu du Canada, 3016

Routes:
Grandes routes, 709
Grandes routes, Nouveau-Brunswick, 285
Grandes routes, Ontario, 772, 1093, 1333, 2738, 2853
Routes rurales, 1145

Ryckman (Edmond Baird) Toronto-Est:
Commission du port de Toronto, 2852
Frets maritimes, 1315

Ryckman (Edmond Baird)—*Fin*
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 4011
Loi électorale, 4537
Loi sur les revenus de guerre, 3111
Ordres pour dépôt de documents, 1332
Tarif douanier, 3085

St-Père (Edouard-Charles) Hochelaga:
Budget, 2366
Home Bank, indemnité aux déposants, 86

Sales (Thomas) Saltcoats:
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2801
Commission du port de Québec, 3635
Elévateurs de l'Ouest, exploitation, 3053
Industrie animale, 401
Loi des grains, 617, 4590, 4665, 4714
Port de Québec, 3876
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1027

Sanction royale, 1279, 1283, 5051

Santé:
Crédits affectés aux fins de la santé publique, 1142
Divers crédits, 5012
Hôpitaux de marine, 3593
Hôpital d'isolement, Vancouver, 1142
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 2440, 3582, 3592, 3667
Pollution des eaux limitrophes, 3593
Quarantaine, 3599
Secours aux marins malades, 1255
Standardisation de la crème glacée, 1282

Saunders (Dr), 590

Savard (Edmond) Chicoutimi-Saguenay:
Bureau de poste de Kénogami, 517

Secrétariat d'Etat:
Anderson (F. R.), 1857
Archives, 5028
Canadian Opportunities, 643
Comité relatif à la situation agricole, 1538
Commande de farine pour la Russie, 1016
Commission du port de Québec, 1768
Commission du service civil, 1626
Commissions royales, 1140
Compagnies de messageries, 2763
Droit d'auteur, 342
Edifices publics à Vancouver, 1398, 1455, 2443
Edifices publics à Témiscouata, 3014
Emission de valeurs fictives, 1147
Employés des chemins de fer Canadien-National (projet de loi), 3723
Exportation d'or, 4052
Frais de premier établissement, 1629

Secrétariat d'Etat—*Fin*
Frets maritimes, 1767, 1735
Indemnités de guerre, 4503
Importations de verre, 1512
Lanceurs d'affaires (Lois de protection contre les), 1769
Loi de naturalisation, 1703
Loi sur les revenus de guerre, 2508, 2758
Mayberry (Thomas R.), 1859
Nominations au département du Rétablissement des Soldats, 1625
Personnel du Rétablissement des Soldats, etc., 1639
Pettigrew (A.) 2764
Placements publics dans le port de Vancouver, 3463
Pont de Québec, 3602
Préemption et chemin de fer de la baie d'Hudson, 3468
Preston (W. T. R.), 1538, 1636
Prets agricoles, 1703
Production de documents, 1517
Propriétés du Gouvernement à Montréal, 901
Propriété Keefer à Port-Arthur, 3267
Ralston (Colonel J. L.), 1630
Recettes et dépenses de Pinhorn, 2334
Remises d'impôts, 1139
Réparations de guerre, 3016, 4228
Sous-ministres, 516, 1141, 1398
Sous-ministres, fonctionnaires ayant le rang de, 641
Subventions aux paquebots, 1736
Traitements, 3147
Valeur des produits agricoles, 2309

Séguin (Paul-Arthur) L'Assomption-Montcalm:
Loi de l'impôt sur le revenu, 3463
Tabac étranger, importation, 1093

Sénat:
Réforme du Sénat, 909

Senn (Mark Cecil) Haldimand:
Affaires indiennes, 4966
Budget, 1678
Fermes expérimentales, 813
Ferme expérimentale d'Ottawa, la serre, 1515
Grande-Rivière (Port de), 221
National-Canadien (Le), 1959
Pompes à incendie du National-Canadien, 1255
Transport de produits par le National-Canadien, 1142

Service civil:
Appointements des fonctionnaires, 4227
Commission, 957

Service civil—*Fin*
Comptables vérificateurs, 3468
Correspondance, 3600
Coût du service civil, 1637
Employés des Postes, 3728
Examens, 409
Examens dans le district de Montréal, 3267
Ingénieurs topographes, 3464
Loi de retraite, 2443, 4963
Loi des pensions, 5049
Loi du service civil relativement aux employés des Postes, 4001, 3866
Nominations, 748, 1011
Nominations à Toronto, 1637
Nominations dans Restigouche-Madawaska, 412
Personnel administratif, 224
Reclassement du personnel du service civil, 2876
Remaniements et mutations, 2869, 2971
Revision des traitements des employés civils, 3153
Vérificateur à Saint-Léonard, 3467

Sexsmith (Edouard James) Lennox-Addington:
Paris de courses, 664

Shaw (Joseph T.) Calgary-Ouest:
Accord anglo-allemand, 1542
Affaires de la Chambre, 4569
Avances aux banques, 1256
Bibliothèque et Chambre des communes, 4864
Budget, 2666
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4287, 4527, 4743
Coalition dans le commerce des fruits, 4909
Code criminel, 3988, 4200
Comité sur les frets maritimes, 1695
Commission royale relative aux grains, 4985
Egalité des sexes, divorce, 139, 540, 549, 3217, 3835, 3852
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4229
Essex Terminal Railway Company, 4526
Etablissement agricole des soldats, 4621
Fournitures de charbon pour la milice, Winnipeg, 4859
Frets maritimes, 1377
Force motrice aux lacs Spray, exploitation, 4993
Forces hydrauliques, 4103
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3973
Lanceurs d'affaires (Lois de protection contre les), 1769
Loi de faillite, 4117
Loi de retraite du service civil, 4964
Loi des grains, 4584, 4675, 4723
Loi d'établissement des soldats, 3553

Shaw (Joseph T.)—*Fin*
Loi électorale, 4538, 4551, 4858
Mineurs du Cap-Breton, 4111
Paris de courses, 680
Pension à la vieillesse, 4416
Personnel administratif, 846
Questions, jours réservés, 522
Réforme du Sénat, 909
Règlement, conférence avec le Sénat, 4896
Renvoi d'un projet de loi, 4205
Société des Nations, 5029
Tarifs des marchandises, 4324

Sheard (Charles) Toronto-Sud:
Commission du port de Toronto, 2850
Frais d'"administration, R.C.S., 4213

Simpson (Thomas Edward) Algoma-Ouest:
Achats d'autos, 908
Automobiles du Gouvernement, 903, 4954
Discours du trône, 145
Exposition royale d'hiver, 1254
Frets maritimes, 1132
Gros Cap N° 1 (Achat du), 1737
Reclassification, revision, promotions et augmentations de traitements, 4944
Remboursement de frais de divorce, 4705
Rivière Sainte-Marie, 1540
Vapeur *Murray Stewart*, 2050

Smith (Cecil R.), 2879, 3728

Snowball (William B.) Northumberland, (N.-B.):
Budget, 1652
Dipper Harbour, réparations au brise-lames, 3677
Escuminac, améliorations au havre, 4523
Frets maritimes, 1086
Paris de courses, 659
Provinces (Les) maritimes et l'entretien des canaux, 4805
Tarif douanier, 3090
Traité avec l'Australie, 4656
Vase (La) coquillière et l'amélioration des terres, 822

Speakman (Alfred) Red Deer:
Appointements (Marine et Pêcheries), 3006
Auditeur général, 4929
Code criminel, 3998
Commission du port de Québec, 3642
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3487
Elévateur d'Halifax, 3059
Elévateur à Prince-Rupert, 3511
Engraissement du bétail, 817
Etablissement agricole des soldats, 834, 4619
Fonds des cantines, 785

Speakman (Alfred)—*Fin*
Frets maritimes, 976
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3036
Loi des grains, 4590
Loi des terres fédérales, 3043
Loi d'établissement des soldats, 3544
Loi relative aux produits laitiers, 2875
Ottawa, édifices publics, 4475, 4476
Paris de courses, 688
Personnel administratif, 849
Ports intérieurs, droits à percevoir, 3432
Protection du bois, arboriculture, etc. (crédits), 4099
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 532
Rivières navigables et rivières non navigables, 3937
Santé des animaux, 890
Service des nouvelles, 613

Spence (David) Parkdale:
Budget, 2553
Edifices publics pour l'Ontario, 4281
Elévateur à Prince-Rupert, 3511
Entrepôts frigorifiques, 275
Immeuble du National-Canadien à Toronto, 4920
Industrie fruitière, 355
Industrie laitière, 241
Inspection de l'électricité et du gaz, 3211
Paris de courses, 684
Pensions à la vieillesse, 4420
Provinces maritimes, bassins, quais et brise-lames, 3676
Rivière de la Paix (Région de la), 506
Service de vapeur entre Mulgrave et Canso, 4021
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3452
Traité avec l'Australie, 4635, 4651

Spencer (Henry Elvins) Battle River:
Assurance sur les bâtiments des soldats, 3267
Auditeur général, 4934
Billets de banque (Circulation des), 284, 1860
British Petroleum, puits n° 4, 3724
Budget, 2122
Bureau de placement d'Edmonton, 4901
Canal Welland, 4817
Chemin le fer Calgary et Fernie, 4528
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1959, 2184
Commissaire de l'Institut international d'agriculture, 1048
Commissaire des naufrages, 3000
Crédit agricole, 1140, 4002, 4291, 4874, 4965
Edifices militaires, 4474
Emission de valeurs fictives, 1162
Emprunt de $164,000,000, 4003

Spencer (Henry Elvins)—*Fin*
Frais d'administration, Finances, 4120
Gazette Agricole, 1256
Immigrants sans emploi, 1447
Indemnités de guerre, 4504
Industrie animale, 389
Institut international d'agriculture, 3263
Loi de faillite, 1398, 3131
Loi des grains, 637, 4727
Loi des terres fédérales, 3044, 3187
Loi sur le revenu de guerre, 3108
Mineurs du Cap-Breton, 1517, 4188
Nominations au département du Rétablissement des soldats, 1625
Or et billets de banque, 650
Parcs et terres fédérales, 4096
Pêcheries du Canada, 4351
Perception de l'impôt sur le revenu, 2915
Personnel du Rétablissement des Soldats, etc., 1639
Pétrole (Le) de Wainwright et le chemin de fer National, 3469
Poste rurale, 1861
Prêts agricoles, 1703
Protection du bois, arboriculture, etc., 4099
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 1333
Traité avec l'Australie, 4768

Stansell (John Lawrence) Elgin-Est:
Budget, 2227
Demande de renseignements, 2246
Discours du trône, 211
Fermes expérimentales, 824
Fusion politique, 957
Inspection des poids et mesures, 3499
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3868
Loi sur l'industrie laitière, 3608
Remboursement des droits sur le dumping, 4114
Traité avec l'Australie, 4659
Troupeaux certifiés, 2186

Steedsman (James) Souris:
Budget, 1881
Etablissement agricole des soldats, 4621
Prime aux industries, 609

Stevens (L'hon. Henry Herbert) Vancouver-Centre:
Achats de charbon du district militaire nº 10, 1638
Administration centrale, Douanes et Accise, 507
Affaires de la Chambre, 4286
Anderson (F.-R.), 1859
Assurance sur les élévateurs, 1634

Stevens (L'hon. Henry Herbert)—*Suite*
Banque et Commerce, rapport du comité, 3379
Brevet de Walter W. Williams, 1357, 1482
Budget, 1640
Bureau cinématographique, 3492
Bureau de la statistique, 2196
Burrard Inlet Bridge and Tunnel Company, 4486
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2426
Cie du Parc Saint-Charles, 1738
Coalitions (Enquêtes sur les), 516, 748
Code criminel, 3984
Comité relatif aux prêts maritimes, 3942
Commission des grains, 1142
Commission du port de Québec, 1147, 1256, 1638, 1768, 3661
Commission du port de Montréal, 1280
Commission du port de Vancouver, 1255, 2047
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3482
Construction du port de Vancouver, 1958
Criblures de grain, 3271
Délégation en Orient des commissaires du port de Vancouver, 1255
Discours du trône, 62
Echelles à poisson, Colombie-Anglaise, 3887
Edifices publics à Vancouver, 1398, 1455, 1625, 2443
Elévateur nº 1, à Vancouver, 1047, 3017, 3049
Elévateur nº 2, à Vancouver, 1140
Elévateur nº 3, à Vancouver, 3600
Elévateur nº 3, Montréal, 1012
Elévateurs d'Halifax, 643, 3050
Elévateur de Prince-Rupert, 3503
Elévateurs à grain, 899, 3016
Elévateurs du Gouvernement, 3832
Elévateurs du port de Vancouver, 1956, 2046, 1516
Elévateurs Spillers de Vancouver, 3724
Embranchement Sunnybrae-Guysborough, 4473
Employés de la commission du port de Vancouver, 1958
Entrepôts frigorifiques, Montréal, 1011.
Exploitation des régions arctiques, 4056
Exportation de l'énergie électrique, 3375, 3376, 3377, 3378
Fonds des cantines, 789
Forces hydrauliques des lacs Spray, parc de Banff, 2766, 4101, 4102, 4103
Frais de voyage, département de l'Agriculture, 3256
Frets maritimes, 186, 354, 958, 1304, 1381
Galerie nationale de peinture, plaintes, 4278
Hôpital d'isolement, Vancouver, 1142

Stevens (L'hon. Henry Herbert)—*Suite*
Importation du papier d'emballage, 1736
Impression des documents parlementaires, 3494, 3501
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3155, 3952, 4010
Indemnités de guerre, 4507
Indemnités aux employés du National-Canadien, 3833
Industrie animale, 397
Industrie fruitière, 367
Inspection de l'électricité et du gaz, 3199
Inspection des poids et mesures, 3944
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3036
Loi des douanes, 3176
Loi des grains, 1634, 3025, 3273
Loi des plantes-racines potagères, 3039
Loi des secours de guerre, 2759
Loi des viandes et conserves, 3040, 3480
Loi de tempérance, 3034
Loi du ministère de l'Immigration, 3180
Loi du service civil relativement aux employés des Postes, 3886
Loi électorale, 4544
Loi spéciale des revenus de guerre, 3179
Loi sur les revenus de guerre, 3319
Marine marchande, 1254
McLean (Alexander), 3153
Mine, industrie minière de la Colombie, 3221
Observance de la règle pour l'emploi des deux langues, 858
Ordres pour dépôt de documents, 1332
Owen Sound, dragage, 3434
Parcs nationaux, 4108
Pensions à la vieillesse, 647, 2732
Personnel, Finances, 3378
Placements publics dans le port de Vancouver, 3463
Police sanitaire des animaux, 1541
Propriété du Gouvernement à Vancouver, 3469
Propriété foncière des aubains au Japon, 1626
Protection des forêts, 1536
Publications du service géologique, 3247
Quai de Trenton, 1019
Quais, Provinces maritimes, 3705
Quais, Québec, 3902
Rappel au règlement, 921, 1226, 1346, 1426, 4490
Renvoi d'un projet de loi, Postes, 579
Revision du Règlement de la Chambre, 3834
Revision des traitements des employés civils, 3153
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 1626, 2766
Santé des animaux, 872, 894

Stevens (L'hon. Henry Herbert)—*Fin*
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3519
Service de vapeur Grand Manan et terre ferme, 4019
Service de sauvetage, 2957
Subventions aux postes et paquebots, 4006
Succursales de fabriques des Etats-Unis au Canada, 285
Tarif douanier, 3086
Tarifs-marchandises, 3721, 4297
Tarifs de transports, 3154
Tarifs des montages, résolution, 443
Traité avec l'Australie, 2244
Traité pour la chasse pélagique du phoque, 3582
Traitements, etc., Postes, 227
Traitements, R.C.S., 3122
Transport des dépêches à Vancouver, 3941
Travaux publics; fonctionnaires retraités, 834
West Virginia Pulp and Paper Company, 1355

Stewart (L'hon Charles A.) Argenteuil:
Approvisionnement de houille, 1188
Blé de la réserve des Pieds-Noirs, 903, 1589
Budget, 1663
Bureau de poste, Edmonton, 4951; Calgary, 4951
Canal sanitaire de Chicago, 4232
Code criminel, 3985
Commission du port de Québec, 3632
Compensation à la commission du chemin de fer T. & N.O., 4067
Conférence de l'Immigration, 906
Concession de bois à pâte (Manitoba), 3943, 4054, 4570, 4707
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3482
Crawford (A.R.) 4081
Crédit agricole, 4869
Crédits de l'Immigration, 906
Demande de renseignements, 1961, 4498
Dette et déboursés, 3721
Détournement des eaux des Grands lacs, 582
Elévateur à Prince-Rupert, 3514
Emission de valeurs fictives, 1152
Expédition Stefansson, 3582
Explorations géologiques, 3239
Exploration des régions arctiques, 4056
Explosifs, inspection, 3218
Extraction du quartz au Yukon, 4001
Fabrication de coke, 4493
Fonds des cantines, 787
Forêts, administration, conservation du domaine forestier, 4097
Forces hydrauliques des lacs Spray, 2766, 4108
Fortier (L.-M.), 2307

Stewart (L'hon. Charles A.)—*Suite*

Gestion des ressources naturelles, cession, 1865, 4424
Houillères de l'Alberta, 1635, 3727, 4291
Immigrants sans emploi, 1411
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 5045,
Indiens, 4965
Indiens Piégans, 4226
Industries riveraines du National-Canadien, 1862
Inondation au Yukon, 3272
Inspecteur des homesteads, 1257, 1636
Intérieur, personnel, appointements, 3292-3304
Levés topographiques et arpentages généraux, 4063
Loi des grains, 4584, 4662
Loi des terres fédérales, 2736, 2866, 3040, 3184
Loi des Territoires du Nord-Ouest, 3580 3757, 4119
Loi d'établissement des soldats, 3540
Loi du ministère de l'Immigration, 3182, 3773
Loi électorale, 4556,
Loi relative aux oiseux migrateurs, 2399, 2870
MacDonnell (R.P.), 904
Mines, appointements et dépenses casuelles, 1507
Mutations, 838
Observatoire fédéral à Ottawa, 4060
Parc des antilopes, 3379
Parcs nationaux, 4108, 4993
Parcs et terres fédérales, 4088
Pensions du personnel administratif, 3384
Pensions aux Abénakis, 748
Protection du bois, arboriculture, etc., crédits, 4097
Protection des forêts, 1636
Quartz du Yukon (Extraction du), 578
Question de privilège, 3381
Recrutement du personnel administratif, 838
Réserve indienne de Saddle-Lake, 2184, 2247
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 897
Royal Mail Steam Packet Company, 772
Subvention à la Western Canada Irrigation Company, 4106
Télégraphe et téléphone, Saskatchewan, Alberta, 4483; Colombie, 4484
Terres à bois et pâturages, 4609
Terres de soldats, nouvelle estimation, 907
Terres de la compagnie de la baie d'Hudson, 1018
Terres du domaine fédéral, 4094, 4095, 4096
Terres fédérales (Règlements relatifs aux), 6
Traité avec les Etats-Unis relatif au Lac des Bois, 2827
Tremblement de terre, 897, 1453

Stewart (L'hon. Charles A.)—*Fin*

Troupeau de bisons au Yukon, 2307
Vente de houille canadienne, 2441
Zone minérale du Pas, 1406

Stewart (C. Wallace) Humboldt:

Budget, 2390, 2401
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2780
Etablissement agricole des soldats, 4621
Expérience de déshydratation, 381
Fonds de cantines et pensions militaires, 591
Immigrants sans emploi, 1436
Ligne télégraphique de Qu'Appelle à Edmonton, 4483
Loi des grains, 623, 4585, 4712, 4955
Loi sur les revenus de guerre, 3317
Loi électorale, 4889
Manitoba and Northwestern Railway Company, 898
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1023
Transport des dépêches, 285

Stewart (Hugh Alexander) Leeds:

Budget, 2368
Classement du beurre et du fromage, 1647
Code criminel, 3984
Crédit agricole, 4868
Dette publique, 1860
Discours du trône, 150
Captivité du docteur Béland durant la guerre, 3470, 4424
Fromage importé, 3013
Fromage Kraft, 3468
Haileybury, remboursement de l'assurance-incendie sur l'arsenal, 4282
Indemnités de guerre, 4506
Levés topographiques, 3240
Loi de l'industrie laitière, 2972
Loi des pensions, 2843
Loi électorale, 4535, 4546, 4573, 4881, 4888
Preston (Instruction à M.), 1282
Projet de loi de la Home Bank, 4757
Remise de droits sur le fromage, 3154
Remboursement de frais de divorce, 4705
Traité avec l'Australie, 4636
Traversier entre Rockport (Ont.) et Alexandra-Bay, 224

Stewart (Thomas Joseph) Hamilton-Ouest:

Begg (Colonel G. B.), 3601
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3956
Loi des chemins de fer, 4456
Remise de taxes supplémentaires, 4487

Stirling (Grote) Yale:
Budget, 2089
Dumping, légumes et fruits, 411
Embranchement Kamloops-Kelowna, 355, 649
Explorations géologiques, Colombie méridionale, 3239
Frais d'administration, R.C.S., 4205
Industrie fruitière, 372
Loi électorale, 4889
Loi des fruits, 4119, 4188, 3040
Plantes-racines, 4355
Pyrale de la pomme, 3260
Tarif douanier, 3078
Traité avec l'Australie, 4643

Stork (Alfred) Skeena:
Cale sèche, Esquimalt, 648
Fermes expérimentales d'Ottawa, 2335
Elévateur à Prince-Rupert, 3508
Paris de courses, 653
Service radiotélégraphique, 2967

Sutherland (Donald) Oxford-Sud:
Aide temporaire aux marins dans le besoin, 2959
Automobiles et camions (Réduction de droits sur les), 1183
Chômeurs (Secours aux), 180
Classement des œufs, 1016
Classificateurs et inspecteurs du département de l'Agriculture, 4227
Comité relatif à la situation agricole, 1538
Discours du trône, 188
Edifices publics, Ottawa, 4516
Exposition Wembley (Frais de voyage des députés à l'), 1738
Fermes expérimentales, 802
Frais d'impression, 2307
Frets maritimes, 1100, 1328, 1735
Immigration et Colonisation, 510, 4153
Importations de laine, 2606
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3966
Industrie animale, 384
Industrie fruitière, 361
Industrie laitière, 238, 517, 2972
Loi des chemins de fer, 4443
Loi des élections, 4559
Loi des épizooties, 3534
Loi des grains, 617, 4585, 4668
Mayberry (Thomas R.), 1857
Naturalisation et perte de la nationalité, 3398
Pensions à la vieillesse, 4420
Personnel du ministère de l'Agriculture, 280
Personnel et traitements, Agriculture, 3129
Postes radiotéléphoniques du National-Canadien, 2047

Sutherland (Donald)—*Fin*
Prime aux industries, 600
Réforme du Sénat, 947
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 535
Tarif douanier, 3091
Tarifs des marchandises, 4335, 4360
Terrain de golf, Minaki, 510
Terrain de golf, Parc Jasper, 510
Tourbe, exploitation, 1509
Traité avec l'Australie, 4636, 4778
Traité avec les Pays-Bas, 3170
Traité avec la Finlande, 3164
Trois-Rivières, hangar sur le quai, 3924

Symington (M.), 5051

Thompson (T. H.):
Industrie laitière, 236

Thompson (T. H.) (député), Eloge, 3266

Thompson (Mme T. H.), 4347

Thurston (John J.) Victoria:
Budget, 2237
Canal de la Trent, 4799
Code criminel, 4194
Fermes expérimentales, 830
Ligne de téléphone, 4045
Port de Matane, 5038
Santé des animaux, 889
Travaux publics, Ontario, 5040

Tobin (Edmund William) Richmond et Wolfe:
Dette publique, 3379
Dette et recettes du chemin de fer National, 4227
Loi du service militaire, 3602

Tolmie (L'hon. Simon Fraser) Victoria (C.-A.):
Auditeur général, 4934
Budget, 2522
Divers crédits, Santé, 5014
Expériences de déshydratation, crédits, 380
Fermes expérimentales, 803
Importation de courroies en cuir, 2606
Industrie animale, 395
Industrie laitière, 241, 3616
Inspecteur des navires à Victoria, 2999
Loi sur les revenus de guerre, 3119
Paris de courses, 677
Pensions de pilote, 2996
Prime aux industries, 597
Santé des animaux, 889
Service de sauvetage, côte du Pacifique, 3006
Tarif des montagnes, 458

Tolmie (L'hon. Simon Fraser)—*Fin*
Traité avec l'Australie, 4655
Traité relatif à la chasse pélagique du phoque, 2306

Travail:
Administration (crédits), 4899
Allocation de retraite aux ex-employés du département des impressions, 5020
Appointements, etc., 1247
Best (W. L.), 2879
Bureau international, 2765
Coalition de commerçants de pommes de terre, 1635
Coalition de commerçants de fruits, 309, 354, 1639, 1861, 2045, 2246
Coalitions commerciales, 4109
Coalitions (Enquête sur les), 515, 748
Chômage à Calgary, 548
Chômage (Conférence du), 353
Chômage dans Ontario, 650
Chômeurs (Secours aux), 280
Consumers Glass Company, la, 1018
Différends industriels, 1046, 1048, 1139, 3132, (crédits), 3765
Frais d'impression, 2307
Immigrants sans emploi, 1403
Loi du travail des aubains, 2440
Mineurs du Cap-Breton, 225, 460, 708, 772, 956, 1054, 1283, 1331, 1517, 1638, 1640, 1960, 2508, 2971, 4111, 4187, 4353, 4571, 4612, 4785, 4953
Pensions de vieillesse, 592, 647, 958, 1905, 2508, 2732, 4424
Publication des Statuts, 1702, 2755
Rentes viagères, 1053, 2754, 2868
Représentant du ministère au Cap-Breton, 515
Sans-travail (Secours aux), 353
Surintendant des publications officielles, 1768
Travaux d'hiver, conférence, 1053

Travaux publics:
Achat des hôtels de ville de Fergus et Elora, 2444
Appointements, etc., 745, 834
Bateau passeur à Cross-Point, 2049
Bureau de la commission d'établissement des soldats à Edmonton, 4422
Bureau de poste de Campbellton, 1144
Bureau de poste de Dalhousie, 1144
Bureau de poste de Shediac, 646
Bureau de poste de Loretteville, 646
Bureau de poste de Moncton, 1540
Bureau de poste de Prince Rupert, 648
Bureau de poste de Saskatoon, 648
Bureau de poste de Vancouver, 3128, 4354, 4422

Travaux publics—*Suite*
Bureau télégraphique d'Assiniboïa, 2306
Bureaux du Gouvernement à Toronto, 3603, 3666
Cale sèche Champlain à Lauzon, 1254
Cale sèche Esquimalt, 648
Canal Nettey, 3378
Carillon de la tour du Parlement, 2184
Casquettes des hommes d'ascenseurs, 1645
Construction de bureaux de postes, 1257
Convention avec la cité d'Ottawa, 3603, 3741, 3869
Convention tripartite de Saint-Jean, 4353, 4422
Déficit d'énergie électrique de l'Ontario, 3834
Dépenses des travaux publics, 4110
Divers crédits, 3038
Division de l'architecte (crédits), 4048
Dragage à Malagash, 1017
Dragage du port de Kincardine, 3941
Edifice public à Bouctouche, 1738
Edifice public à Gravenhurst, 4947
Edifice public à Hartland, 1399
Edifice public à Maisonneuve, 4946
Edifice public à Montmagny, 4946
Edifice public à Richibouctou, 1399
Edifice public à Stouffville, 4948
Edifice du Gouvernement à Vancouver, 1635, 1960
Edifice public, Waterloo, 4947
Edifice Winch à Vancouver, 3941
Edifices publics, Ottawa, 4513-4517
Elévateurs de Vancouver, 1516
Emmagasinage de l'eau, rivière Ottawa et ses tributaires, 4277
Emplacement d'un édifice public à Loretteville, 3581
Fermes expérimentales, 4473
Fête (La) de l'Empire et le drapeau sur les édifices publics, 3472
Ferme expérimentale d'Ottawa, la serre, 1515
Grande-Rivière (Le pont de), 221
Immeubles, Edmundston, 748
Inondations au Manitoba, 4354
Lac Erié, entrepôt du département de l'Agriculture, 494
Ligne de téléphone, 4045
Londres, Edifice Canadien, 4517
Port de Matane, améliorations, 222, 5035
Ports et rivières, 3407, 3667, 3901, 4031
Prenter (Sam.), 1258
Protection du fleuve Fraser, 3940
Quai de Dartmouth, 1144, 1147, 1540
Quai de Grand-Etang, 908
Quai de Harris, 2305
Quai de Kempthead, 1514
Quai de Lockeport, 2307

Travaux publics—*Fin*
Quai de la traverse de Ross, 1139
Quai de Mott (N.-B.), 904, 1632
Quai de Matane, 1515, 2580, 2879, 3726
Quai de Pierreville, 1017
Quai de Sheet Harbour, 2581
Quai de Trenton, 1019
Quai du Cap-Cocagne, 1257
Rivière Sainte-Marie, 1540
Traitements, etc., 792
Travaux publics en Colombie-Anglaise, 650
Traverse Cross-Point-Campbelton, 1399

Vien (Thomas) Lotbinière:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 312
Banque et Commerce, rapport du comité, 3382, 3406, 4348
Commission du port de Québec, 3650
Crédit agricole, 4868
Défense nationale, crédits, 4830
Emendation du Compte rendu, 2245
Emprunt de $164,000,000, 4007
Exportation de l'énergie électrique, 4267
Fait personnel (M. Manion), 2243
Forme de la réponse donnée à une question, 1864
Immigration et colonisation, 4163
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 5042
Instruction des cadets, 4834
Kenogami (Développement électrique qui se fait à), 4946
Loi des chemins de fer, 4464
Loi des grains, 4728
Loi d'établissement des soldats, 3563
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 560, 3836
Paris de courses, 694
Pensions à la vieillesse, 4417
Port de Matane, 5036
Port de Québec, 3883
Projet de loi de la Home Bank, 4742
Radiation d'une inscription du Compte rendu, 143
Rappel au Règlement, 4846
Retraite des employés, loi Calder, 3384

Walker (G.), 1141

Wallace (J. Alexander) Norfolk:
Cie T.S.F. Marconi, 1224
Obligations non imposables, 308
Sucre brut, 907

Ward (William John) Dauphin:
Budget, 2725
Canal de Chambly, 4797
Canal de Welland, 4818

Ward (William John)—*Fin*
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2769
Compagnies de messagerie, 2763
Commission du port de Québec, 3638
Concession de bois à pâte, Manitoba, 4707
Crédit agricole, 1639
Edifices publics, Ontario, 4281
Edifices publics, Ottawa, 4517
Elévateur à Prince-Rupert, 3513
Escuminac et Mill Point, améliorations, 4524
Etablissement agricole des soldats, 3615
Goderich, réparations au port, 3422
Gratifications à certains fonctionnaires du National-Canadien, 2335
Gratifications à certains fonctionnaires du Grand-Tronc, 2765
Inspection des poids et mesures, 3501
Laboratoire de recherches de Winnipeg, 2605
Loi des grains, 4680
Loi d'établissement des soldats, 3548
Parcs et terres fédérales, 4095
Pêcheries du Manitoba et celles des provinces de l'Est, 3696, 4524
Prime aux industries, 606
Réduction de traitement, 2247
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3520
Service de messageries du National-Canadien, 1626
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1019
Service topographique, 4073
Tarif douanier, 3097

Warner (Daniel Webster) Strathcona:
Budget, 2647
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3488
Escuminac, améliorations au port, 3678
Industrie laitière, 260
Loi des élections, 4556
Loi des grains, 639, 4585
Loi d'établissement des soldats, 3554
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3865
Loi sur les revenus de guerre, 3112
Loi sur l'industrie laitière, 3607
Recherche de gisements miniers, 3235
Santé des animaux, 880
Tarifs des marchandises, 4378

West Virginia Pulp and Paper Company:
977, 1223, 1354, 1481, 1482

White (John Franklin) London:
Budget, 2248
Discours du trône, 170
Nominations de juges, 4608
Tarif douanier, 3101

Williams (Walter W.): brevet, 1357, 1482

Wilson (Gordon Crooks) Wentworth:
Carillon de la tour du Parlement, 2184
Puits de pétrole (Matériel à four des), 906
Wagons particuliers des chemins de fer nationaux, 2441, 2580, 2764, 2877

Women's Canadian Club:
Invitation, 3765

Woods (Robert John) Dufferin:
Budget, 1615, 2726
Entrepôts frigorifiques, 275
Gouvernement (Le) et les brasseurs, 3407
Immigrants sans emploi, 1428
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3950
Paris de courses, 657
Tarifs des marchandises, 4368

Woodsworth (James S.) Winnipeg-Centre:
Achats de charbon, district militaire n° 10, 773, 708, 1018
Acte de l'Amérique britannique du Nord, projet de modification, 304
Armements, militaires, navals, aériens, 3284, 3291
Bataillons scolaires, 4856
Budget, 2286
Bureau cinématographique, 3493
Bureau de la statistique, 3197
Bureaux de placement, 4900
Cadets, 3834, 4853, 4955
Circulation fiduciaire, 749
Code criminel, 3987
Colonisation, Chemin de fer National, 412
Comité relatif aux affaires internationales, 3822
Comité sur les frets maritimes, 1694
Commission du port de Québec, 3645
Concession de bois à pâte (Manitoba), 3943, 4707
Défense nationale, 4831
Dérogations à la loi du service civil, 5021
Différends industriels, 3143, 3766
Discours du trône, 54
Emission de valeurs fictives, 1154
Evacuation de la zone de Cologne, 355
Forces hydrauliques, 4104
Frontière du Rhin, 4002, 4057
Gendarmerie, surveillance des associations ouvrières, 5027
Haileybury, salle publique, 4284
Immigrants sans emploi, 1403
Immigration des enfants, 4171

Woodsworth (James J.)—*Fin*
Immigration projetée, 1397
Immigration, propagande coordonnée de recrutement, 3395, 3398
Impression des documents du Gouvernement, 3497
Indemnité de guerre, 4503
Inspection des poids et mesures, 3497
Loi de la Cour suprême, 3740
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3585
Loi des douanes, 3764
Loi électorale, 958, 4542, 4894, 4958
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3844
Loi sur les revenus de guerre, 3118
Maladies vénériennes, 5013
Mineurs du Cap-Breton, 225, 460, 1054, 1283, 1519, 2971, 4111, 4571, 4785, 4953
Musée, galerie nationale, 3248
Naturalisation, 3152
Paris de course, 695
Parc de Banff, 4996
Parcs et terres fédérales, 4095
Pensions au vieil âge, 539, 4418
Postiers et facteurs, 1626
Protection du bois, arboriculture, etc., 4098
Protocole de Genève, 1046
Question de privilège, 897, 3380
Ralston (Colonel J.-L.), 3885
Réforme pénitentiaire, 1266
Rappel au Règlement, 1426, 4492
Représentant du ministère du Travail au Cap-Breton, 515
Retraite (Mise à la) d'employés de l'Imprimerie Nationale, 5020
Salaires des employés des chemins de fer nationaux, 1147
Séances du mercredi, 1049
Secours à la population des îles Sous-le-Vent, 3503
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3521
Service de vapeurs entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 4018
Smith (Cecil R.), 2879, 3728
Société des Nations, 5030
Subventions aux postes et paquebots, 4015
Surintendant des commissions de port (Fonctions des), 3003
Tarifs des marchandises, 4296, 4408
Tarif douanier, 3085
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 704
Traité des Sept puissances, 1639
Troubles en Chine, 4613